MAJOR LOTNICTWA RADZIECKIEGO

JURIJ ALEKSIEJEWICZ

GAGARIN

SKRZYDLATA POLSKA

NR 17 (511) • 23.IV.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

pierwszy na świecie kosmonauta

UTOROWAŁ MIESZKAŃCOM ZIEMI DROGĘ W KOSMOS

DNIA 12 KWIETNIA 1961 ROKU WZLECIAŁ O GODZINIE 7 MINUT 7 W PRZESTRZEŃ KOSMICZNĄ I POWRÓCIŁ NA ZIEMIĘ O GODZINIE 8 MINUT 55. PODRÓŻ TRWAŁA 1 GODZ. 48 min.

CAF — Telefoto

PIERWSZY CZŁOWIEK W KOSMOSIE

WIELKI TRIUMF RADZIECKIEJ NAUKI I TECHNIKI

12 kwietnia 1961 roku o godzinie 7.07 czasu warszawskiego w Związku Radzieckim wprowadzony został na orbitę okołoziemską pierwszy na świecie kosmiczny statek-sputnik „Wostok" („Wschód") z człowiekiem na pokładzie.

Pilotem-kosmonautą kosmicznego statku-sputnika „Wostok" był obywatel Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, major pilot Jurij Aleksiejewicz Gagarin.

Start wielostopniowej rakiety kosmicznej odbył się pomyślnie, po nabraniu pierwszej szybkości kosmicznej (około 8 km/sek) i oddzieleniu od ostatniego stopnia rakiety nośnej statek-sputnik rozpoczął swobodny lot po orbicie okołoziemskiej. Okres obrotu statku-sputnika wokół Ziemi wynosił 89,1 minuty; minimalne oddalenie od powierzchni Ziemi (perigeum) — 175 km, a maksymalne oddalenie (apogeum) — 302 km, kąt nachylenia płaszczyzny orbity do równika liczył 65 stopni 4 minuty.

Ciężar kosmicznego statku-sputnika z pilotem kosmonautą wynosił 4725 kG bez ostatniego członu rakiety nośnej.

Z kosmonautą Gagarinem była nawiązana i utrzymywana dwustronna łączność radiowa. Krótkofalowa nadawcza aparatura pokładowa pracowała na częstotliwości 9,019 MHz i 20,006 MHz, a w zakresie fal ultrakrótkich na 143,625 MHz. Przy pomocy systemów radiotelemetrycznego i telewizyjnego prowadzono obserwację kosmonauty podczas lotu.

Okres wprowadzenia statku-sputnika „Wostok" na orbitę kosmonauta zniósł zadowalająco. Systemy zapewniające konieczne warunki dla życia w kabinie statku-sputnika funkcjonowały normalnie.

O godzinie 7.53 czasu warszawskiego major Gagarin znajdując się nad Ameryką Południową przekazał pierwszą depeszę z pokładu statku kosmicznego „Wostok". Oto treść pierwszej depeszy otrzymanej z Kosmosu:

„LOT ODBYWA SIĘ NORMALNIE, CZUJĘ SIĘ DOBRZE".

O godzinie 8.15 czasu warszawskiego Gagarin przelatując nad Afryką przekazał z pokładu statku kosmicznego „Wostok" drugą depeszę:

„LOT ODBYWA SIĘ NORMALNIE, STAN NIEWAŻKOŚCI ZNOSZĘ DOBRZE".

A oto treść dalszych radiogramów:

„OBSERWUJĘ ZIEMIĘ. WIDOCZNOŚĆ DOBRA. SŁYSZĘ WAS DOSKONALE".

✦

„LOT PRZEBIEGA DOBRZE. OBSERWUJĘ ZIEMIĘ. WIDOCZNOŚĆ DOBRA. WIDZIEĆ MOŻNA WSZYSTKO. CZĘŚĆ OBSZARU POKRYWAJĄ KŁĘBIASTE OBŁOKI".

✦

„LOT TRWA. WSZYSTKO W PORZĄDKU. WSZYSTKO DZIAŁA DOSKONALE. KONTYNUUJĘ LOT".

✦

„SAMOPOCZUCIE I NASTRÓJ DOBRE. KONTYNUUJĘ LOT. WSZYSTKO PRZEBIEGA DOBRZE. MASZYNA PRACUJE NORMALNIE".

O godzinie 8.25 czasu warszawskiego po okrążeniu kuli ziemskiej zgodnie z programem, włączony został system hamujący i kosmiczny statek-sputnik „Wostok" z pilotem-kosmonautą majorem Gagarinem zaczął opuszczać się z orbity, w celu wylądowania w przewidzianym rejonie Związku Radzieckiego.

Po pomyślnym wykonaniu zaplanowanych zadań i zrealizowaniu programu lotu, 12 kwietnia 1961 roku o godzinie 8.55 czasu warszawskiego radziecki statek kosmiczny „Wostok" wylądował pomyślnie w wyznaczonym rejonie Związku Radzieckiego. Historyczny lot trwał 1 godz. 48 min.

MAJOR J. A. GAGARIN

MAJOR Jurij Aleksiejewicz Gagarin skończył w marcu br. 27 lat. Urodził on się 9 marca 1934 r. w Okręgu Smoleńskim w rodzinie kołchoźniczej. W 1941 r. rozpoczął naukę w szkole, przerwaną następnie wskutek wojny. Po zakończeniu wojny rodzina Gagarina przeniosła się do miasta Gżatsk. W 1951 r. ukończył on z odznaczeniem szkołę rzemieślniczą w Lubiercach, zdobywając zawód gisera; jednocześnie pracował w fabryce.

Następnie Gagarin uczył się w Technikum Przemysłowym w Tarasowie nad Wołgą, a jednocześnie był członkiem aeroklubu. Po skończeniu technikum z odznaczeniem w 1955 r. wstąpił do Akademii Lotniczej w Orenburgu, którą ukończył w 1957 r., a obecnie służy w lotnictwie radzieckim. W ub. roku wstąpił w szeregi partii komunistycznej. Żona jego Walentyna ma lat 26 i ukończyła Akademię Medyczną w Orenburgu. Gagarin ma dwie córeczki: dwuletnią Helenę i Halinę, która ma dopiero miesiąc. Ojciec Gagarina liczy 64 lata, jest stolarzem, a matka urodzona w 1903 r. zajmuje się domem.

ROZMOWA N. S. CHRUSZCZOWA Z JURIJEM GAGARINEM

WKRÓTCE po ogłoszeniu komunikatu o pomyślnym dokonaniu pierwszego lotu kosmicznego i wylądowaniu Jurija Gagarina w przewidzianym rejonie, odbyła się rozmowa telefoniczna między Nikitą Chruszczowem i pierwszym kosmonautą radzieckim.

Nastąpiło to o godz. 13, według czasu moskiewskiego.

Pierwszy sekretarz KC KPZR, przewodniczący Rady Ministrów ZSRR N. Chruszczow z niesłabnącą uwagą śledził 12 kwietnia przygotowania i wystrzelenie statku-sputnika „Wostok", lot pierwszego w świecie kosmonauty, obywatela radzieckiego, pilota-komunisty Jurija Gagarina — pioniera opanowania Kosmosu.

Jurij Gagarin dziękuje szefowi państwa radzieckiego za depeszę gratulacyjną. **„Jestem szczęśliwy, że mogę Wam zakomunikować** — mówi pilot kosmonauta — **iż pierwszy lot kosmiczny zakończył się pomyślnie".**

Chruszczow jeszcze raz pozdrawia Jurija Gagarina. **„Swym bohaterskim czynem** — mówi on — **wsławiliście naszą ojczyznę. Przejawiliście odwagę i bohaterstwo w wykonaniu tak odpowiedzialnego zadania. Dzięki swemu bohaterskiemu czynowi staliście się nieśmiertelnym, ponieważ jako pierwszy człowiek przedostaliście się do Kosmosu".**

Chruszczow interesuje się samopoczuciem Gagarina.

„Czułem się dobrze — odpowiada pilot. **Cała aparatura statku kosmicznego działała precyzyjnie. Podczas lotu widziałem Ziemię z dużej wysokości. Widoczne były morza, góry, wielkie miasta, rzeki i lasy".**

„Rad będę spotkać się z Wami w Moskwie — mówi Chruszczow. **Wraz z wami z całym naszym narodem uroczyście święcić będziemy ten wielki czyn w opanowaniu Kosmosu. Niechaj cały świat patrzy i widzi, do czego zdolny jest nasz kraj, czego może dokonać nasz wielki naród, nasza nauka radziecka".**

„Niechaj teraz wszystkie kraje nas doścignąˮ — mówi Jurij Gagarin.

Chruszczow odpowiada: **„Słusznie mówicie, niechaj kraje kapitalistyczne dogonią nasz kraj, który utorował drogę do Kosmosu wysyłając pierwszego w świecie kosmonautę".**

Chruszczow mówi, że obok znajduje się Anastas Mikojan, który prosi o przekazanie serdecznych pozdrowień.

Jurij Gagarin dziękuje.

Na pytanie szefa rządu radzieckiego, czy żona Jurija Gagarina wiedziała, że ma on odbyć lot w Kosmos, pilot-kosmonauta odpowiada: **„Tak".**

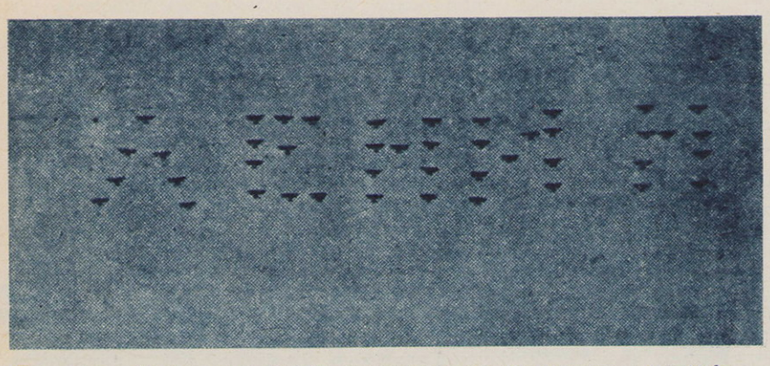
Premier prosi o przekazanie serdecznych pozdrowień żonie i dzieciom pilota-kosmonauty.

Chruszczow przekazuje także pozdrowienia dla ojca i matki Gagarina. **„Mogą oni być dumni ze swego syna, który dokonał tak wielkiego czynu"** — mówi on. **„Dokonaliście czynu, który żyć będzie wiecznie".**

„Do rychłego spotkania w Moskwie. Życzę wam wszystkiego najlepszego" — tymi słowy kończy on rozmowę. (TASS)

W ROCZNICĘ URODZIN LENINA

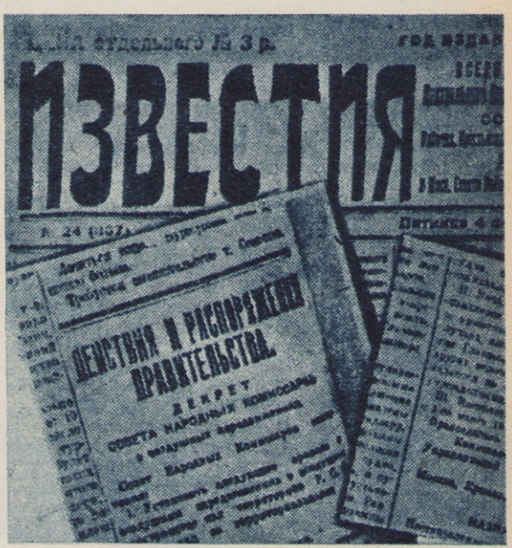
W. Lenin i J. Swierdłow obserwują pierwsze pokazy lotnicze nad Placem Czerwonym w Moskwie w dniu 1 Maja 1920 r. Brało w nich udział pięć samolotów



Historyczne zdjęcie napisu LENIN utworzonego po raz pierwszy z samolotów w Związku Radzieckim. Miało to miejsce 24 sierpnia 1936 r. nad lotniskiem Tuszyno pod Moskwą z okazji obchodu Dnia Lotnictwa ZSRR. Zespół 44 samolotów dwupłatowych R-5 był pilotowany przez instruktorów z Wojskowej Akademii Lotniczej im. N. Żukowskiego i prowadzony przez płk. A. Ionowa

22 kwietnia br. mija 91 rocznica urodzin Włodzimierza Lenina — założyciela partii komunistycznej, twórcy państwa radzieckiego, genialnego teoretyka marksizmu i wielkiego przyjaciela Polski.

Już w pierwszych latach władzy radzieckiej Włodzimierz Lenin przywiązywał dużą wagę do rozwoju lotnictwa ZSRR, które właśnie się tworzyło, dostrzegając zadziwiająco trafnie możliwości jego wszechstronnego wykorzystania w gospodarce narodowej i w służbie obrony kraju. Zachowały się dekrety, zarządzenia i korespondencje podpisane przez Lenina, a odnoszące się do różnych dziedzin lotnictwa, od wojskowego począwszy poprzez przemysł, ośrodki naukowo-badawcze, na komunikacji powietrznej kończąc.



Reprodukcja numeru gazety „Izwiestja" z dnia 4 lutego 1921 r., w którym był ogłoszony Dekret Rady Komisarzy Ludowych o żegludze powietrznej, podpisany przez Włodzimierza Lenina

BOHATER NASZYCH CZASÓW

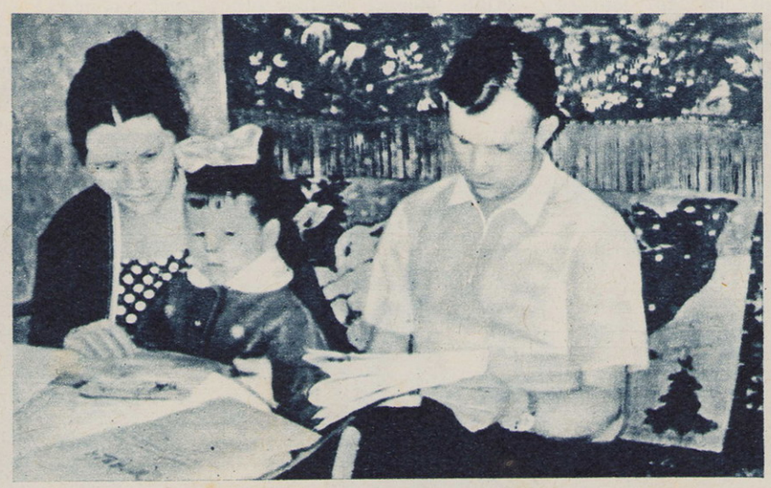
ABSOLUTNY REKORD ŚWIATA LOTU CZŁOWIEKA W KOSMOS

CENTRALNY Aeroklub ZSRR wysłał do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) w Paryżu depeszę, w której donosi, że 12 kwietnia 1961 r. obywatel ZSRR, lotnik-kosmonauta Jurij Gagarin pierwszy w historii ludzkości dokonał rekordowego lotu w Kosmos na statku sputniku „Wostok". Depesza podkreśla, że lądowanie statku-sputnika z pierwszym na świecie człowiekiem-kosmonautą odbyło się pomyślnie.

Szczegóły tego lotu w celu zatwierdzenia go jako absolutnego rekordu światowego w dziedzinie lotu człowieka w Kosmos zostaną dodatkowo przesłane do FAI.

CAF — Telefoto

Mjr Gagarin jako pilot aeroklubu.



Mjr Gagarin z żoną Walentyną i córeczką Heleną w swoim mieszkaniu.

Mjr Gagarin z córeczką Heleną.

WIOSENNY START KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA APRL

Prezes Klubu Seniorów Lotnictwa APRL Tadeusz Kurowski.

WSZYSCY zgodnie stwierdzili, że takiego walnego zgromadzenia Klubu Seniorów Lotnictwa dotychczas nie było. Rzeczywiście — nie było, jeśli nie liczyć pamiętnego zebrania seniorów w Arsenale w 1956 r. Żadne z walnych zebrań Klubu, po jego reaktywowaniu w dniu 30 stycznia 1957 r., nie mogło się poszczycić tak wielką frekwencją i to przede wszystkim ludzi z całego kraju, twórczą atmosferą obrad i niezwykle miłym spotkaniem koleżeńskim swych członków. Aktywizacja naszych seniorów lotnictwa z terenu mile tu oczywiście zaskoczyła.

Seniorzy lotnictwa przyszli na to zebranie z nowym statutem Klubu, zatwierdzonym niedawno przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL, który zasadniczo zmienił charakter i zakres działalności Klubu. Nie jest

Na Zgromadzeniu spotkali się m. in. Paweł Zołotow, Edward Peterek i Michał Scipio del Campo.

bowiem tajemnicą, że w dotychczasowej swej działalności KSL miał raczej charakter lokalny, bardziej warszawski aniżeli ogólnopolski.

Wprawdzie w zespole warszawskim Klubu odbywały się co dwa tygodnie spotkania członków KSL przy kawie, połączone z ciekawymi referatami, spotkaniami czy gawędkami, niemniej jednak rzadko brali w nich udział seniorzy z terenu; co jest zresztą oczywiste ze względu na trudności dojazdowe, nie zawsze najlepsze warunki materialne, aby pokryć koszta podróży itp. Mało było przy tym słychać o aktywizacji seniorów w grupach terenowych. Praktycznie dotychczasowy Zarząd KSL mało oddziaływał na pracę grup w terenie, a zasklepiał się raczej w sobie, na warszawskim terenie; co zresztą trzeba w dużej mierze tłumaczyć i tym, że warszawska grupa seniorów lotnictwa jest najliczniejsza. W czasie ostatniej kadencji Zarządu KSL nastąpiły też różne zakłócenia (od maja ubiegłego roku inż. Pietraszek przestał pełnić funkcje prezesa Klubu), które znacznie zahamowały działalność samego Zarządu, a tym samym i Klubu. Pomimo wielu zamierzeń Klub działał jednak mało sprężyście.

Inż. Ryszard Bartel, zdający sprawozdanie na walnym zgromadzeniu w imieniu ustępującego zarządu, stwierdził, iż dotychczas Klub nie wypełniał całkowicie przewidywanych zadań. Niemniej jednak ma on szereg osiągnięć, spośród których najważniejszą pozycję stanowią ciekawe, atrakcyjne referaty i spotkania: Było ich: 14 w 1958 r., 16 w 1959 r. i 10 w 1960 r. Treścią ich były głównie różne zagadnienia związane z historią lotnictwa polskiego, współczesne problemy lotnictwa oraz astronautyka. Poza tym Klub czynił starania w sprawie polepszenia warunków emerytalnych części swych członków, chociaż zagadnienie emerytur dla seniorów pozostaje nadal sprawą otwartą. W tej akcji Klub ma duże poparcie ze strony posła do Sejmu, dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego, prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza i dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK inż. Jana Zwierzyńskiego. Ostatnio Klub zapoczątkował również bardzo celową i niezwykle pożyteczną akcję koleżeńskiej opieki i pomocy dla członków KSL, dotkniętych ciężkimi wypadkami losowymi.

W roku ubiegłym nastąpiła znaczna aktywizacja społeczna seniorów naszego lotnictwa. Klub otoczył opieką, częściowo nawet materialnie, Szkołę Tysiąclecia im. Lotnictwa Polskiego w Faliszówce koło Krosna, delegował swych członków do prac w Komisji Sportowej XXV Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających w Gnieźnie, na spotkania z młodzieżą w dniach lotnictwa oraz z instruktorami na kursie w Krośnie.

Wszystko to nie wyczerpuje jednak całego bogactwa form prac Klubu, który ma przed sobą daleko większe możliwości działania. Mówił właśnie o tym, pozdrawiając walne zgromadzenie KSL w imieniu Zarządu Głównego, prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Podkreślając, że terenem działalności Klubu Seniorów — zgodnie z nowym regulaminem KSL — jest obszar całego kraju, wskazał, iż Klub winien nie zasklepiać się w swej pracy tylko do rejonu warszawskiego, ale tworzyć Koła Seniorów Lotnictwa także przy aeroklubach regionalnych (działających na prawach kół lotniczych) oraz aktywizować ich pracę. Członkowie Klubu powinni szeroko propagować lotnictwo i wiedzę o nim oraz współdziałać w wychowaniu członków APRL na wzorowych sportowców i patriotów; przejawiać zarazem należytą troskę o zachowanie i utrwalanie naszych pięknych i bogatych tradycji lotniczych. Oczywiście, te zadania wymagają opracowania oddzielnego planu pracy Klubu. Ważnym przy tym czynnikiem jest utrzymanie wzajemnej więzi koleżeńskiej członków Klubu oraz szerokich kontaktów z lotnikami i sympatykami lotnictwa. Klub winien pójść szerokim frontem do naszej młodzieży w szkołach i aeroklubach. Prezes APRL stwierdził przy tym, że Klub Seniorów Lotnictwa cieszy się serdecznym poparciem i uznaniem Zarządu Głównego. Dotychczas jednak władze APRL za mało korzystały z pomocy seniorów w swej pracy. Stan ten ulegnie zmianie i członkowie KSL mogą spodziewać się znacznie większego zaktywizowania w działalności Aeroklubu PRL.

Obradom walnego zgromadzenia przewodniczył inż. Zbigniew Burzyński. Obok z prawej — prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz i skarbnik APRL mgr inż. Wiktor Leja. Pierwszy z lewej inż. Michał Scipio del Campo.

W nowej kadencji, a właściwie na nowym etapie działalności Klubu Seniorów, czeka nowo wybrany Zarząd dużo pracy; zwłaszcza, że ustępujący Zarząd przekazał nowym władzom Klubu sporo spraw do rozpatrzenia względnie załatwienia. Należą do nich między innymi:

- uporządkowanie na cmentarzu powązkowskim w Warszawie grobów zmarłych i poległych lotników i opieka nad nimi;
- opieka nad grobem Czesława Tańskiego i ewentualne postawienie nagrobka;
- dalsze zbieranie materiałów historycznych oraz weryfikacja informacji zawartych w historycznych publikacjach krajowych i zagranicznych;
- przygotowanie wydawnictwa z okazji 50-lecia lotnictwa polskiego;
- zorganizowanie biblioteki lotniczej Klubu lub możliwości korzystania z innej biblioteki lotniczej;
- zacieśnienie kontaktów i współpraca z działem lotniczym Muzeum Techniki NOT, Muzeum Wojska Polskiego i Klubem Publicystów Lotniczych;

Nowo wybrany zarząd Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Stoją od lewej: Józef Rylski, Stanisław Borowy, Medard Konieczny, Maria Wardasówna, Józef Werakso, Tadeusz Kurowski, Ludwik Schultz, Lucyna Wasilewska, Kazimierz Haber

Widok ogólny małej auli Politechniki Warszawskiej w czasie obrad Walnego Zgromadzenia Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL.

- znaczne rozszerzenie działalności Klubu poprzez zorganizowanie terenowych Kół Seniorów Lotnictwa przy aeroklubach regionalnych;
- dalsza opieka nad budową i wyposażeniem Szkoły Tysiąclecia im. Lotnictwa Polskiego w Faliszówce koło Krosna;
- dalsza akcja nad odzyskaniem dla lotnictwa części wkładów pieniężnych Ligi Lotniczej (ok. 9 milionów złotych) zbieranych swego czasu na Dom Lotnika;
- zorganizowanie dla członków KSL wycieczek do Wytwórni Sprzętu Lotniczego – WSK, Instytutu Aerodynamicznego, Instytutu Lotnictwa i innych.

Poza tym walne zgromadzenie Klubu zaleciło zarządowi m. in.:

- niezwłoczne podjęcie prac mających na celu powołanie Kół Seniorów Lotnictwa przy aeroklubach; wszędzie tam, gdzie znajduje się przynajmniej 3 dawnych działaczy lotnictwa, których można zaliczyć do seniorów. Kołom tym należy zapewnić możliwość współpracy i niezbędną pomoc ze strony aeroklubów regionalnych;
- wystąpić do Zarządu Głównego APRL o ustanowienie odznaki „Seniora Lotnictwa Polskiego;
- zgłosić do Zarządu Głównego APRL gotowość współpracy członków Klubu z komisjami roboczymi APRL;
- przekazać do rozpatrzenia Zarządowi Głównemu APRL sprawę ewentualnego nawiązania kontaktów z francuskim stowarzyszeniem seniorów lotnictwa.

★

Mówi się dość powszechnie, że lotnicy się nigdy nie starzeją, że są zawsze młodzi duchem. To prawda. Można się było przekonać o tym także na ostatnim Walnym Zgromadzeniu Klubu Seniorów Lotnictwa APRL w małej auli Politechniki Warszawskiej. Jest jednak jeszcze druga cecha, która charakteryzuje prawdziwych lotników, bez względu na ich wiek: stały, bezinteresowny entuzjazm do pracy społecznej w lotnictwie.

Myślę, że kapitał to niemały, aby Klub pod nowym kierownictwem stał się jeszcze bardziej żywotny i twórczy, aby wszyscy seniorzy lotnictwa polskiego włączyli się w nurt naszego współczesnego lotnictwa, z którym są tak bardzo związani przeszłością, nieraz nawet od jego zarania w Polsce.

Myślę też, że serdeczne więzy łączące dotychczas Klub Seniorów ze „Skrzydlatą" będą jeszcze bardziej ścisłe. Zamierzamy bowiem w dalszym ciągu kontynuować na łamach pisma „Kronikę Klubu Seniorów" oraz zamieszczać niektóre ciekawe i oryginalne materiały historyczne opracowywane przez członków Klubu. Liczymy również na to, że nowo zakładane Koła Seniorów przy aeroklubach będą nadsyłać nam informacje o swej działalności i wykazy członków KSL, które będziemy bieżąco publikować.

Przy tym wiosennym starcie na nowym etapie, życzymy wszystkim członkom Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, a przede wszystkim jego nowemu Zarządowi jak największej pomyślności w życiu osobistym i jak największych sukcesów w pracy społecznej dla naszego, polskiego lotnictwa.

JERZY R. KONIECZNY

Uczestnicy Walnego Zgromadzenia KSL

(Warszawa — 26 marca 1961)

Franciszek ANDRYSIEWICZ, Ryszard BARTEL, Stanisław BOROWY, Zbigniew BURZYŃSKI, Aleksander CISZEWSKI, Kazimierz CHORZEWSKI, Józef CHRZANOWSKI, Franciszek CHĄDZYŃSKI, Ludwik CYBULSKI, Jan CZARNECKI, Michał DŁUTO, Władysław DZIĘCIOŁOWSKI, Eugeniusz DUBA-DUBIŃSKI, Marian FIGLAK, Romuald FLACH, Piotr GIERAK, Teodor GOMULISZEWSKI, Roman GAJOS, Leonard GALON, Tadeusz GUMOWSKI, Kazimierz GASZYN, January GRZĘDZIŃSKI, Kazimierz HABER, Stanisław HARWAZIŃSKI, Bronisław HUŁAS, Franciszek JANIK, Józef JASTRZĘBSKI, Władysław JARZĄBEK, Wacław JUREK, Józef KĘPIŃSKI, Jan KIELAN, Stanisław KARNIEWSKI, Stefan KOZANECKI, Jan KIEZUN, Ludomir KOZŁOWSKI, Tadeusz KROLIKIEWICZ, Janusz KĘDZIERSKI, Medard KONIECZNY, Józef KRAWCZYK, Juliusz KOCH, Adam KUROWSKI, Tadeusz KUROWSKI, Roch KRĘZEL, Jan KRAKOWSKI, Bogdan LITWIŃSKI, Wiktor LEJA, Czesław ŁABĘCKI, Kazimierz MOZOŁ, Szczepan MARCINKOWSKI, Wacław MACIEJEWSKI, Stefan MICHALAK, Antoni MROCZKOWSKI, Gerard Klemens MANN, Władysław MIŁOSZ, Paweł MUSZER, Mieczysław MACIAK, Czesław NOWACKI, Jan NOWICKI, Piotr OLSIŃSKI, Stanisław OLSZOWKA, Stanisław ORNATOWSKI, Juliusz OSTROWSKI, Marian MAMURA-OCHALSKI, Antoni PIOTROWSKI, Leon POWSIŃSKI, Eugeniusz PRUSIECKI, Władysław PIONKO, Stanisław PERKA, Edward PETEREK, Franciszek PYTEL, Ludwik RADYŃSKI, Franciszek RATAJCZAK, Stanisław RESZKA, Lucjan RUMINIAK, Józef RYLSKI, Gustaw SIDOROWICZ, Michał SCIPIO DEL CAMPO, Stanisław SKIPSKI, Włodzimierz STRZESZEWSKI, Franciszek STANISŁAWSKI, Ludwik SCHULTZ, Zdzisław SŁAWECKI, Ryszard SZYMELL, Władysław SZCZEŚNIEWSKI, Czesław SZCZECIŃSKI, Edmund SŁONIEWSKI, Mieczysław SZLEGIEL, Mieczysław SZCZUDŁOWSKI, Julian STACHURSKI, Wiktor SYDOR, Wacław ULASS, Tadeusz USZYŃSKI, Józef WERAKSO, Zygmunt WASILEWSKI, Zygmunt WIŚNIEWSKI, Jan WRONKA, Stanisław WUDKOWSKI, Policarp WALEWSKI, Jan WALCZAK, Maria WARDASÓWNA, Lucyna WASILEWSKA, Marian WALTER, Stanisław WACYK, Jerzy WITKOWSKI, Mieczysław WOJTASIEWICZ, Zdzisław WINECKI, Stanisław WREMBEL, Marian ZABŁOCKI, Stanisław ZIACH, Feliks ZYGADŁO, Paweł ZOŁOTOW, Jan SIMLER, Stanisław ZALESKI, Wacław ZAREMBA, Józef ZWIERZYŃSKI, Stanisław ŻYMIERSKI.

W czasie głosowania.

Wszystkie zdjęcia: B. Koszewski

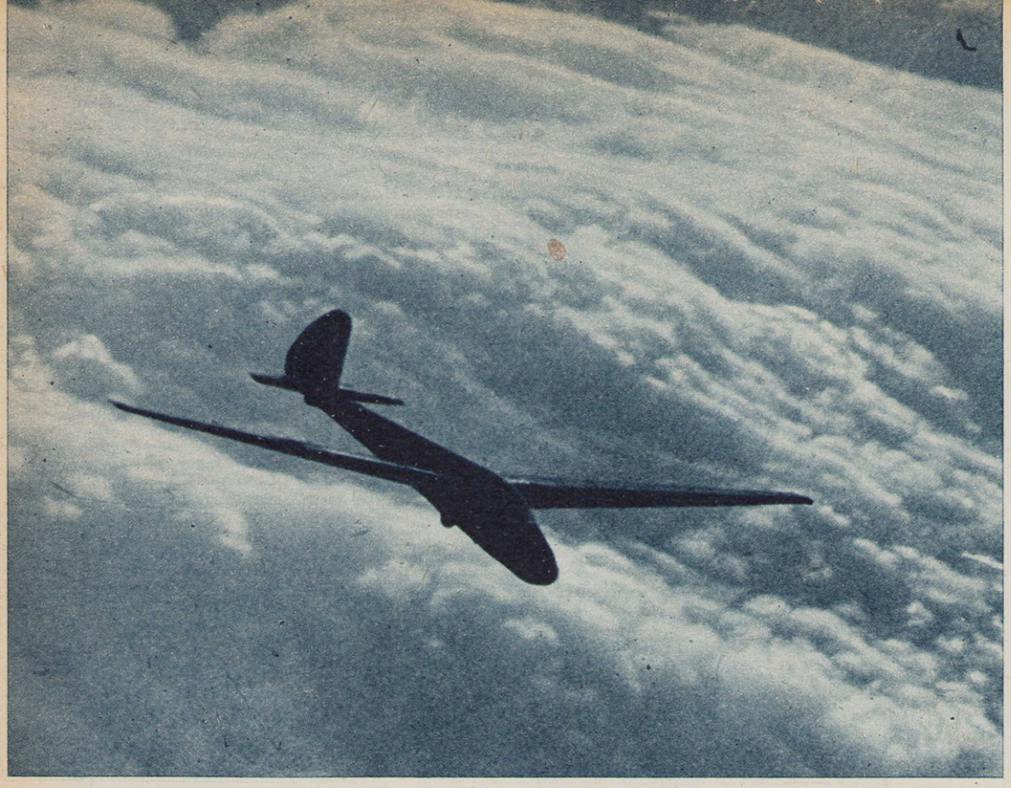


Foto: L. Stępień

SZYBOWNICTWO (5)

KILKA UWAG PRAKTYCZNYCH

EKONOMICZNOŚĆ szkolenia to pojęcie wieloznaczne. Cóż z tego, że pilota wyszkoli się systemem dochodzącym, a więc taniej; skoro wyniki nie są identyczne. Moim zdaniem zawsze lepsze efekty winno dawać szkolenie w szkołach i na obozach. Jest rzeczą zupełnie naturalną, że to zapewnia ciągłość dawkowania coraz trudniejszych elementów pilotażu. System ten eliminuje „etatowe" przerwy w lotach w warunkach klubowych. Przy braku nawyków wstępnych przerwy te powodują konieczność powtarzania ćwiczeń i w rezultacie długi, bardzo długi okres szkolenia. Aerokluby z racji dotychczasowych zadań nie posiadają takiej bazy jak szkoły i nawet przygotowanie sprzętu na obozy odbywa się systemem skróconej kompletacji.

Odnośnie szkolenia dochodzącego należy zaznaczyć, iż na świecie przeważnie szkoli się właśnie tym systemem, a tylko kilka krajów bazuje na metodzie zgrupowań. W większości jednak zadecydowały względy ekonomiczne przy wyraźnie niższej jakości szkolenia metodą dochodzącą. Ponadto charakterystyczne jest, iż metoda dochodząca jest korzystniejsza dla starszej młodzieży, która kończy naukę, zaczyna pracować lub już pracuje. Młodzież poniżej lat 18 łatwiej szkoli się w szkołach.

Instruktorzy to ludzie poświęcający się, aby inni mogli latać — tak można by sądzić. Ich własny trening zawiera się bowiem w częstych lotach na KTP, a w aeroklubach ich głównym zadaniem jest... pobyt na starcie. Wszelkie przeloty są niechętnie widziane przez kierownictwo (perspektywy lotów na następny dzień) lub wręcz utrudniane metodą „podjazdową". Prawdopodobnie z ankiety-sondy Centrum Szybowcowego będą wyciągnięte odpowiednie wnioski. Wyniki te są przykre, ale wg. mnie połowa instruktorów się z tym stanem rzeczy pogodziła i nie chce latać wyczynowo. Dziwne jest tylko to, że wyniki szkolenia są proporcjonalne do poziomu kadry. **Problem zmęczenia instruktorów wiąże się z wynikami w większym stopniu, niż się ogólnie przypuszcza.** Nowy program zatwierdza właściwie zmiany dawno wymagane przez życie (młodzież dzisiejsza łatwiej i szybciej przyswaja sobie technikę); niestety ma też braki. Sądzę, że uprawnienie do lotów nocnych winno być zlikwidowane jako pozbawione cech użytkowych. Zdobywanie jego wyłącznie dla wypełnienia rubryki uprawnień na pewno nie jest celowe (zostawiać dowolność na „przy okazji"). Większe oswojenie z lotem w nocy dadzą dwa loty półgodzinne na CSS-ie.

Eksperymentowanie przy szkoleniu związane jest z dłuższym czasem szkolenia i większą ilością kandydatów. Nie wydaje mi się, aby można było na to zezwolić instruktorom o słabych wynikach wyszkoleniowych, bo może się okazać, że w ogóle nie będą mieli wyników, a jedynie broń w postaci „odsiewu usprawiedliwionego". Drugie niebezpieczeństwo, to przy większych możliwościach (kandydaci) pójście na łatwiznę i wykonywanie tylko minimum. A więc **nie każdy może, ale i nie każdy będzie chciał eksperymentować. Trudno zmuszać do eksperymentowania ludzi, którzy nie muszą tego robić, a którzy dotąd opierali się tylko o zalecenia.**

Pracy wychowawczej właściwie jest brak w naszych aeroklubach. Często zresztą sądzi się, że jest to zadanie szefa propagandy. Instruktor musi jednak spełniać rolę nauczyciela-wychowawcy w tej specyficznej „szkole", gdzie piloci przychodzą na lekcje latania, gdzie latanie jest pozornie jedynym zajęciem we wszystkich „klasach". Samo pojęcie wychowania jest bardzo nieprecyzyjne. Jeśli młody człowiek postępuje wg zasad ogólnie przyjętych, wtedy mówi się o właściwym wychowaniu, a o ludziach, którzy go uczyli, że byli dobrymi wychowawcami. Czy można o naszych instruktorach tak powiedzieć? Nie o wszystkich. Bardzo trudno zwłaszcza być wychowawcą, gdy się jest człowiekiem nerwowym. A jednak dość znaczna grupa instruktorów jest ludźmi, których naprawdę trudno słuchać. Oni męczą się sami i męczą innych. Tak więc nawet pojęcie stalowych, lotniczych nerwów się zdewaluowało. **Pewien dość istotny wpływ na ten stan ma również nie uporządkowana sprawa świadczeń APRL-u dla swych pracowników. Brak umowy zbiorowej, brak zabezpieczenia emerytalnego, a przecież czas leci nieubłaganie. Wlokąca się w nieskończoność tymczasowość zawsze jest wrogiem stabilizacji pojęć.** Niedawno wprowadzony obowiązek dodatkowej opieki nad sprzętem (pojęcie mechanika startowego) również skłania do traktowania instruktora nie jako wychowawcy, a raczej nadmiernie obciążonego instruktora-omnibusa. Życie idzie naprzód i wymaga raczej specjalizacji, gdyż pozwala to wykonywać zadania sprawniej. Pewna wszechstronność jest konieczna, aby nie powodować stagnacji, ale nie może być wykorzystana w podobnej skali obciążenia.

Słabe wyniki ubiegłego roku są efektem całego szeregu przyczyn. Być może, że dzięki temu zaczniemy właśnie roztrząsać źródła braków i rozsądnie korygować zamierzenia. Niedawno „SP" zamieściła reportaż z Italii. Między innymi można po prostym przeliczeniu określić, że średnio każdy szybowiec wylatuje tam rocznie 100 h, a w Centrum w Rieti nawet 370 h. Te drobne dane mówią najwięcej o intensywności latania. Tym bardziej, że z uwagi na sytuację meteorologiczną tego kraju, gdzie układy typu „plaża de luxe" są trwałym zjawiskiem, bledną nasze tłumaczenia słabych wyników w ubiegłym roku.

Widać, że intensywność latania u nas jest naprawdę nienadzwyczajna, chociaż ma ona charakter zdecydowanie „przelotowy". Szybowce „wykańczają się" stojąc w hangarze, a nie w powietrzu. A przecież w tej chwili sprzętu jest jeszcze więcej i **amortyzuje się on społecznie wyłącznie gdy dużo lata.** Niewątpliwie **zadanie 20 godzin na pilota jako minimalny nalot roczny uważam za decydujący zwrot w dotychczasowych kierunkach działania aeroklubów.** To minimum powinno być traktowane nie tylko jako obowiązek społeczny pilota, ale również jako punkt honoru.

Ze względu na brak danych trudno określić wyniki poszczególnych aeroklubów. **Konieczne jest moim zdaniem oficjalnie prowadzone współzawodnictwo i wyniki publikowane w „Skrzydlatej"** nawet półsezonowe (do 30 czerwca), aby zorientować się w sytuacji i z miejsca reagować. Należy wprowadzić premiowanie kadry np. w postaci dodatkowego pobytu w Centrum lub wyjazdu do ośrodków zagranicznych.

Całkowicie zgadzam się z propozycją unowocześnienia regulaminu zawodów szybowcowych. Należy spróbować czy nie okaże się to korzystne. Kiedyś bonifikat w sporcie też nie było, a eliminacja najsłabszej (-szych) konkurencji to w pewnym stopniu neutralizacja przypadkowości. Na początek **proponuję wprowadzić bonifikatę automatyczną 10% od osiągniętego wyniku i to dla 5 miejsc.**

Przy problemie wyposażenia pragnę zwrócić uwagę na zaopatrzenie w spadochrony, gdyż liczba szybowców wzrosła. Posiadamy od kilku lat sztuczny horyzont szybowcowy (zasilany 2 płaskimi bateriami), skonstruowany w Instytucie Lotnictwa. Szybownicy nie mają takiego przyrządu w swoim użytkowaniu, a chcieliby częściej latać w chmurach. Pion techniczny ZG APRL-u winien więc zainteresować się tą sprawą i sfinalizować produkcję kilkudziesięciu takich horyzontów.

KRZYSZTOF SEGIT

Przy „Bocianie".

Foto: T. Kaczmarek

SZYBOWNICTWO

NRD. Za pismem „Aero-Sport" podajemy wykaz rekordów NRD w przelotach po trasach trójkątnych:

prędkość po trójkącie 100 km — 82,05 km/h (75,25 km/h — dwumiejscowe),

prędkość po trójkącie 200 km — 68,57 km/h (59,04 km/h) — dwumiejscowe),

prędkość po trójkącie 300 km — 68,38 km/h (53,73 km/h) — dwumiejscowe).

★

W całorocznych zawodach szybowcowych NRD w roku 1950, zainicjowanych w r. 1959 przez pismo „Aero-Sport", brało udział 47 pilotów. Pierwsze miejsce zajął Adolf Daumann, drugie Bernd Nolte, trzecie Harry Berndt. Termin zaczęcia całorocznych zawodów w r. 1961 upłynął 15.III. Zakończenie: 30.IX. Do zawodów dopuszczeni są piloci wyczynowi posiadający srebrną odznakę szybowcową. Pod uwagę brane są trzy najlepsze osiągnięcia każdego pilota w następujących konkurencjach:

a) przeloty po trasach trójkątnych — od 100 km,

b) przeloty docelowo-powrotne — od 100 km,

c) przeloty docelowe — od 100 km.

d) przeloty otwarte — od 200 km.

NRF. W czasie Święta Prasy Sportowej, jakie odbyło się 10 lutego br., znany szybownik zachodnioniemiecki, zdobywca tytułu mistrza świata w klasie standard (Kolonia, 1960 r.) Heinz Huth otrzymał we Frankfurcie n/Menem najwyższe odznaczenie sportowe NRF, w uznaniu jego osiągnięć w dziedzinie szybownictwa, pracy instruktorskiej i postawy sportowca lotniczego. Po raz pierwszy wśród szybowników odznaczenie to otrzymał w r. 1958 Ernst Günter Haase, za zdobycie tytułu mistrza świata w klasie otwartej (Leszno).

Ciekawym punktem programu Święa Prasy Sportowej był m. in. pokaz szybkiego montażu dwóch szybowców Ka-6. Pokaz odbywał sie w formie zawodów dwóch ekip montażowych, w wielkiej hali we Frankfurcie, wypełnionej szczelnie publicznością i spotkał się z wielkim zainteresowaniem widzów.

★

Wśród 16 odznaczonych Plakietą Sportową działaczy sportu w prowincji Nordhein-Westfalen znalazł się również szybowcowy mistrz świata w klasie otwartej z r. 1958 — Ernst Günter Haase.

★

Szybowcowe mistrzostwa NRF odbędą się w dniach 20.V. — 3.VI. br. w Braunschweig. W dniach od 3 do 6 sierpnia br., na Wasserkuppe, odbędą się ogólnokrajowe zawody szybowcowe juniorów.

SPORT I TURYSTYKA SAMOLOTOWA

USA. Znany pilot amerykański Max Conrad, specjalista od dalekich przelotów na samolotach turystycznych, wielokrotny rekordzista, dokonał ostatnio nowego świetnego wyczynu, przelatując na dwusilnikowym seryjnym Piper „Aztec" dookoła świata na trasie długości 41750 km w ciągu 8 dni, 18 godzin i 26 minut. W locie towarzyszył mu jako oficjalny obserwator z ramienia FAI (bez kwalifikacji pilota) Richard Jennings. Poprzedni rekord należał do Petera Gluckmanna, który w r. 1959 na samolocie Meyers — 200 przeleciał dookoła świata na trasie długości 37 740 km w ciągu 29 dni. Trasa lotu Conrada: Long Beach — Honolulu — Wake — Guam — Manilla — Singapur — Bombaj — Nairobi — Lagos — Dakar — Long Beach. Max Conrad ma obecnie 60 lat, co jak na pilota... też należy uznać za świetny rekord, godny podziwu.

KOMUNIKACJA LOTNICZA

FRANCJA. Biuro statystyczne francuskiej dyrekcji transportów powietrznych Generalnego Sekretariatu Lotnictwa Cywilnego opublikowało urzędowe dane statystyczne o działalności czterech głównych francuskich towarzystw lotniczych w 1960 roku. Niektóre z tych danych zamieszczamy podając jednocześnie w nawiasach dla porównania wzrost procentowy w stosunku do roku (1959) lub spadek:

AIR FRANCE: 3 055 000 pasażerów (+13%), 56 000 t. towarów (+1%), 475 mln tono-kilometrów (+13%). Współczynnik załadunku: 61%.

UAT: 201 000 pasażerów (+10%) 12 300 t towarów (+13%). 68,6 mln tono-kilometrów (+17%). Współczynnik załadunku 76%.

TAI: 86 500 pasażerów (+9%), 2 700 t. towarów (+42%), 50,2 mln tono-kilometrów (+13%). Współczynnik załadunku: 62%.

AIR ALGERIE: 595 700 pasażerów (+17%), 5 500 ton towarów (—13%), 53.3 mln tono-kilometrów (+14%). Współczynnik załadunku: 76%.

Dla wszystkich czterech towarzystw lotniczych ogólna ilość pasażerów wyniosła 3 938 200 (+13%), tonaż przewiezionych towarów 76 500 t (+3%) oraz ilość tono-kilometrów 647 100 000 (+14%). Współczynnik załadunku: 64%.

USA. W USA istnieje, prócz wielkich towarzystw lotniczych około dziesięć towarzystw „regionalnych", których działalność ogranicza się do minimalnej ilości państw i stanów. Działalność ta nie zawsze jest opłacalna, toteż musi być podtrzymywana subwencjami ze strony nadrzędnej instytucji "Civil Aeronautics Board", która ma w swoim ręku kontrolę nad działalnością „regionalnych" towarzystw. Aby zapewnić swym podopiecznym równowagę budżetową, CAB pobudza ich inicjatywę w kierunku zwiększania zasięgu działalności i dochodów.

Pod tym względem na uwagę zasługuje towarzystwo „Allegheny Airlines" obsługujące jeden z najbogatszych rejonów USA, który obejmuje Waszyngton, Baltimore, Filadelfię, Boston, Buffalo, Detroit, Cleveland i Pittsburgh.

Towarzystwo „Allegheny Airlines", zachęcone przez CAB, zorganizowało regularną służbę komunikacji międzymiastowej na zasadach komunikacji podmiejskiej. Służba komunikacyjna została uproszczona do najdalszych granic: nie ma rezerwowania miejsc w samolotach, nie ma żadnej rejestracji podróżnych, bilety sprzedaje się w samolocie itd. W celu zredukowania kosztów własnych, samoloty zostały wyposażone w silniki turbośmigłowe „Napier" De Havilland. Towarzystwo posiada jeszcze 8 samolotów Convair Metropolitan, które będą mogły być w przyszłości również przekształcone w samoloty turbośmigłowe. Dyrekcja towarzyswa Allegheny jest zdania, że jej samoloty turbośmigłowe mieszczące 52 pasażerów mają najniższy koszt własny przewozów ze wszystkich stosowanych obecnie samolotów transportowych.

ZSRR. Śmiały czyn radzieckiego pilota ocalił życie 5 rybakom. W czasie łowienia ryb pod lodem u brzegów Morza Aralskiego pokrywa lodowa niespodziewanie pękła i pojedyncze odłamki kry zaczęły spływać na otwarte morze. Zaalarmowany długą nieobecnością rybaków wyruszył na poszukiwania pilot z pobliskiego lotniska — Zandaulet Utegienow. Udało mu się odnaleźć rybaków na niewielkiej krze. Nie mając innej możliwości Utegienow wylądował na swym Jaku-12 na krze, skąd następnie szczęśliwie wystartował z uratowanymi rybakami.

CSRS. Samolot czechosłowackich linii lotniczych Il-18, lecący z Pragi do Afryki Zachodniej, rozbił się późnym wieczorem dnia 28 marca br. w pobliżu Norymbergi. 42 pasażerów i 8 członków załogi poniosło śmierć. Przyczyny katastrofy nie są znane. Na krótko przed katastrofą samolot nawiązał łączność radiową z Zurichem, gdzie zgodnie z rozkładem miał lądować. Świadkowie twierdzą, iż przed upadkiem samolotu zaobserwowali w powietrzu wybuch.

FILMY LOTNICZE

ZSRR. W studio filmowym „Lenfilm" trwają przygotowania do nakręcania zdjęć nowego filmu pt. „Tajemnicza bariera". Autorami scenariusza są: D. Radowski, M. Arłazorow i B. Czirskow. Film będzie opowiadał o życiu i pracy radzieckich pilotów doświadczalnych i konstruktorów samolotów naddźwiękowych. Scenariusz filmu wysoko ocenili znani reżyserzy F. Ermler, G. Kozincew, J. Dobin i znany pilot doświadczalny M. Gałłaj, który jest równocześnie konsultantem. Reżyserem filmu jest N. Kurichin.

MILITARIA

ALGERIA. Dowództwo naczelne algierskiej Armii Narodowo-Wyzwoleńczej opublikowało komunikat, z którego wynika, iż w dniach od 12 do 18 marca br. m. in. zestrzelono dwa samoloty francuskie.

NRF. Bałtycka wyspa Fehmarn stała się widownią wielkich kombinowanych manewrów armii zachodnioniemieckiej. Zadaniem manewrów było wysadzenie z morza desantu na wyspę, opanowaną przez „czerwonych". Całą operację przykrywały z powietrza liczne eskadry samolotów myśliwskich i szturmowych.

ANGOLA. Przeciwko powstańcom, którzy schronili się w jednym z górskich rejonów na północy kraju, portugalscy kolonizatorzy rzucili lotnictwo. Jak doniósł korepondent agencji „France Presse", samoloty portugalskie dokonały szeregu bombardowań, atakując powstańców również ogniem broni pokładowej.

ANGLIA. Anglicy mają nadzieję, że ich pocisk rakietowy „Blue Water" zostanie przyjęty na uzbrojenie wojsk NATO, rugując amerykańskie rakiety „Sergeant". Po zademonstrowaniu fachowcom zachodnioniemieckim — pociski tego typu zostaną prawdopodobnie sprzedane NRF.

GHANA. Rząd Ghany zakupił w Anglii 6 śmigłowców „Whirlwind", z przeznaczeniem dla lotnictwa Ghany.

SYJAM. 26 marca br. wylądowało w Bangkoku 15 amerykańskich samolotów transportowych, z których wyładowano broń i amunicję dla rebeliantów Nosavana w Laosie.

USA. W dniu 23 marca br. przeprowadzona została próba wystrzelenia rakiety „Polaris" z zanurzonego w oceanie okrętu podwodnego o napędzie atomowym „Theodore Roosevelt". Rakieta przeleciała odległość 1 250 mil.

Lotnictwo wojskowe ZA GRANICĄ

WIELKA BRYTANIA

· 2 ·

LOTNICTWO MYŚLIWSKIE

W Wielkiej Brytanii uważa się, że w związku z rozwojem pocisków kierowanych będzie malała rola pilotowanych samolotów myśliwskich. Dążenie do likwidacji tego rodzaju lotnictwa zostało zahamowane z powodu braku pocisków klasy „ziemia—powietrze". Wobec tego dąży się do wprowadzenia na wyposażenie nowych, możliwie automatyzowanych, samolotów wyposażonych w broń rakietową.

Na wyposażeniu lotnictwa myśliwskiego znajduje się około 60 eskadr, z czego około 30 bazuje w Wielkiej Brytanii, około 20 w NRF, a reszta na terytoriach zamorskich.

Najbardziej rozpowszechnionym dotychczas samolotem jest „Hunter". Produkowany jest on w 10 wersjach. Całkowita produkcja wynosi około 1100 sztuk.

Najbardziej znana jest wersja **„Hunter" F-6.** Jego najważniejsze dane są następujące:

Załoga — 1 człowiek. Napęd — silnik odrzutowy o ciągu 4540 kG. Prędkość maksymalna — ok. 1200 km/h. Pułap — 15 000 m. Zasięg — ok. 2000 km.

Uzbrojenie myśliwców „Hunter" w zależności od wersji składa się z 4 działek o kalibrze 20 mm lub bomb i pocisków rakietowych „Fireflash".

„Javelin" jest dwusilnikowym myśliwcem przechwytującym o skrzydłach w układzie delty, przystosowanym do działań w trudnych warunkach atmosferycznych. Występuje w czterech wersjach.

Jego najważniejsze dane:

Załoga — 2 ludzi. Napęd — 2 silniki o ciągu 3760 kG każdy. Prędkość maks. — ok. 1100 km/h. Pułap — ok. 15—17 000 m. Uzbrojenie — 4 działka o kalibrze 30 mm i pociski kierowane klasy powietrze-powietrze typu „Firestreak".

Samoloty są wyposażone w nowoczesne urządzenia nawigacyjne, zapewniające dużą skuteczność przechwyceń.

Wyprodukowano ich dotychczas około 177 sztuk.

Najnowszym brytyjskim przechwytującym samolotem myśliwskim jest „Lightning" F-1 (pierwotne oznaczenie P-1). Zamienia on obecnie starsze wersje myśliwców typu „Hunter".

„Lightning" F-1 przeznaczony jest do działań w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Ma dużą zwrotność przy prędkościach pod- i naddźwiękowych. Ze względu na swoje różnorodne osiągi może on również spełniać zadania wsparcia wojsk na polu walki lub rozpoznania fotograficznego.

Do skracania dobiegu podczas lądowania służy spadochron hamujący.

Wersja szkolna tego samolotu ma oznaczenie T-4.

Najważniejsze dane samolotu F-1.

Załoga — 1 człowiek. Napęd — 2 silniki zabudowane w środkowej części kadłuba jeden nad drugim, o ciągu 7500 kG każdy. Prędkość maks. — około 2400 km/h. Pułap — około 20 000 m. Długość lądowania ze spadochronem — 1000 m. Uzbrojenie — 2 działka o kalibrze 30 mm oraz 2 pociski „Firestreak" klasy powietrze-powietrze.

Ponadto w próbach znajdują się samoloty szturmowo-rozpoznawcze TSR-2, myśliwsko-szturmowe P-1121 i inne. Samoloty te mają osiągać prędkość 3000 km/h i będą przystosowane do przewożenia bomb jądrowych.

(cdn)

Na jednym z

MiG

SAMOLOT — ŻOŁNIERZ

RYSZARD KACZKOWSKI

RANKIEM 22 czerwca 1941 roku niespodziewanym atakiem na Związek Radziecki, Niemcy hitlerowskie rozpoczęły nowy akt podboju oznaczony kryptonimem „Fall Barbarossa" (plan Barbarossa). Skoncentrowane siły niemieckiej Luftwaffe zaatakowały radzieckie punkty strategiczne, główny nacisk kładąc na niszczenie sieci pogranicznych lotnisk, ich urządzeń i składów materiałów pędnych. W rejonie Jass i Wysokiego Mazowieckiego przeciw nadlatującym bombowcom Dornier 215B i myśliwcom Me-109E3 dowództwo lotnictwa radzieckiego poderwało jednostki myśliwskie wyposażone w nowe samoloty typu MiG-3. Samoloty te działające z pułapu 5 000 m — 7 000 m odnoszą szereg zwycięstw, zdecydowanie przewyższając w walce Me-109E3. Pierwsze zwycięstwa odniesione z pokładu MiG-3 zaliczono w dniu 22 czerwca w godzinach rannych pilotom: lejtenantowi zwiadu lotniczego D. Kokoriewowi, który atakując bombowiec Do-215B zniszczył go ogniem działek, a w rejonie Jass — pilotowi A. Pokryszkinowi (późniejszemu asowi myśliwskiemu), który strącił swojego „pierwszego" Me-109E, dając początek długiej liście 59 zwycięstw do końca wojny.

„Była to maszyna wytrzymała, doskonała w walce, a na dużej wysokości jej prędkość i zwrotność wzrastała" — oceniał MiG-a Aleksander Pokryszkin. Równoznaczną ocenę dawali i inni piloci, walczący na tym samolocie.

Tak zaczęła się bojowa historia jednego ze słynniejszych samolotów myśliwskich II Wojny Światowej. Historia rozwoju tej konstrukcji zaczyna się jednak nieco wcześniej, bo w 1939 roku i właściwie nie została do dziś zamknięta. Myśliwskie MiG-i istnieją do dziś lecz w jakże zmienionej postaci.

OD MiG-1 DO I-250

Na przełomie 1939—1940 roku radziecki Lotniczy Instytut Naukowo-Doświadczalny przedstawił Ministerstwu Obrony i Dowództwu Wojsk Lotniczych trzy zasadniczo różniące się prototypy samolotów myśliwskich opracowanych przez trzy biura konstrukcyjne inżynierów: S. Ławoczkina, A. Jakowlewa oraz A. Mikojana i M. Gurewicza.

Prototypy te noszące oznaczenia I-301 (ŁaGG-1), I-26 (Jak-1) i I-61 (MiG-1) zbudowano na specjalne zlecenie Ministerstwa Obrony, które poszczególnym zespołom postawiło wytyczne jakim miały odpowiadać nowe konstrukcje. Grupa konstrukcyjna inż. A. Mikojana i M. Gurewicza, rozpoczynając projekt wstępny I-61 miała zadanie uzyskania: dużej prędkości wznoszenia, zwrotności, siły ognia i najważniejszej cechy charakterystycznej dla tego samolotu — dużego pułapu. Do dyspozycji konstruktorów przydzielono silnie rozbudowane biuro konstrukcyjne, w skład którego wchodzili doświadczeni inżynierowie i technicy, od lat pracujący przy projektowaniu nowych konstrukcji. W wyniku wnikliwej analizy projektu, wzorowej organizacji i podziału pracy, jak również dzięki doświadczeniu kadry technicznej, projektowanie samolotu I-61 zakończono w połowie 1939 roku w niespełna pół roku po rozpoczęciu prac. Budowa prototypu, ze względu na przemyślany podział technologiczny konstrukcji i łatwość montażu, zakończona została w końcu 1939 roku. Równocześnie ukończono próby wytrzymałościowe, a jeden z trzech zbudowanych egzemplarzy przeszedł kontrolne dmuchania aerodynamiczne w tunelu. W marcu 1940 roku I-61 poddany zostaje pierwszemu krótkiemu oblotowi, który zapoczątkował cały cykl prób i badań w locie, zakończonych w sierpniu tegoż roku.

Wyniki badań I-61, po porównaniu z danymi uzyskanymi z oblotu I-301 (ŁaGG-1) i I-26 (Jak-1) wykazały, że samolot inż. Mikojana przewyższa swoich partnerów prędkością wznoszenia, pułapem i prędkością na pułapie. Niezadowalającym okazał się jednak w manewrowaniu na małych wysokościach, jak również słabszym w uzbrojeniu. Pułap osiągnięty przez I-61 wynosił 12 000 m, a prędkość maksymalna na 7 000 m przekraczała 628 km/h, co przy porównaniu z innymi seryjnymi samolotami myśliwskimi w tym okresie, stawiało tę konstrukcję w światowej czołówce.

Owczesne seryjnie budowane myśliwce w Anglii, Stanach Zjednoczonych i Niemczech osiągały następujące prędkości i pułap: angielski Supermarine „Spitfire" MK-1 — prędkość max — 580 km/h i pułap

Słynny zespół konstruktorski „MiG". Z prawej — A. Mikojan, z lewej — M. Gurewicz.

naszych lotnisk

12 000 m, amerykański NA-73 „Mustang" (P-51) — prędkość — 600 km/h i pułap 12 000 m oraz P-39 Bell „Air Cobra" — prędkość 610 km/h i pułap 8 500 m, podczas, gdy niemiecki Messerschmitt Me-109F stanowiący w tym okresie podstawowe uzbrojenie lotnictwa myśliwskiego III Rzeszy osiągał 590 km/h i pułap 10 000 m. Pomimo swych pewnych wad myśliwiec I-61 (MiG-1) wszedł do produkcji i był budowany w niewielkiej serii.

Myśliwiec MiG-1 był jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej. Zgodnie z ogólnymi w tym okresie wytycznymi dla nowych myśliwców radzieckich, jako materiału podstawowego do budowy płatowców użyto drewna. Wpływ ten widać również w konstrukcji Mikojana i Gurewicza.

Kadłub samolotu MiG-1 zaprojektowany jako dwudzielny stanowił w części przedniej kratownicę, spawaną z rur chromansilowych, łączną czterema okuciami z tylną częścią wykonaną jako drewniana skorupa w całości ze statecznikiem pionowym. Część drewnianą kadłuba pokryto sklejką brzozową. Część centralną (kratową) oprofilowano starannie płytami duralowymi z możliwością ich odejmowania, co zapewniało łatwy dostęp do mechanizmów i instalacji. Kabina pilota wtopiona w obrys kadłuba, bez widoczności do tyłu; w pierwszych eksperymentalnych egzemplarzach była odkryta, w seryjnych natomiast została oprofilowana osłoną ze szkła organicznego otwieraną ku tyłowi. Głowę pilota zabezpieczała szyba przednia, ze szkła pancernego i tylna-plecowa — 8-milimetrowa stalowa płyta. Pod kabiną, w dolnej części kadłuba zabudowano chłodnicę cieczy. W tylnej części kadłuba umiejscowiono, pneumatyczny mechanizm napędu klap oraz mechanizm napędu wciągania i wypuszczania kółka ogonowego.

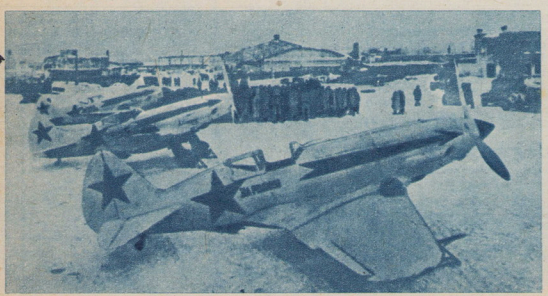
Statecznik poziomy dwudzielny, mocowany był dwoma okuciami do kadłuba. Szkielet statecznika i sterów — drewniany. Pokrycie statecznika sklejkowe. Stery, kierunku i wysokości, kryte płótnem. Napęd sterów sztywny (popychacze).

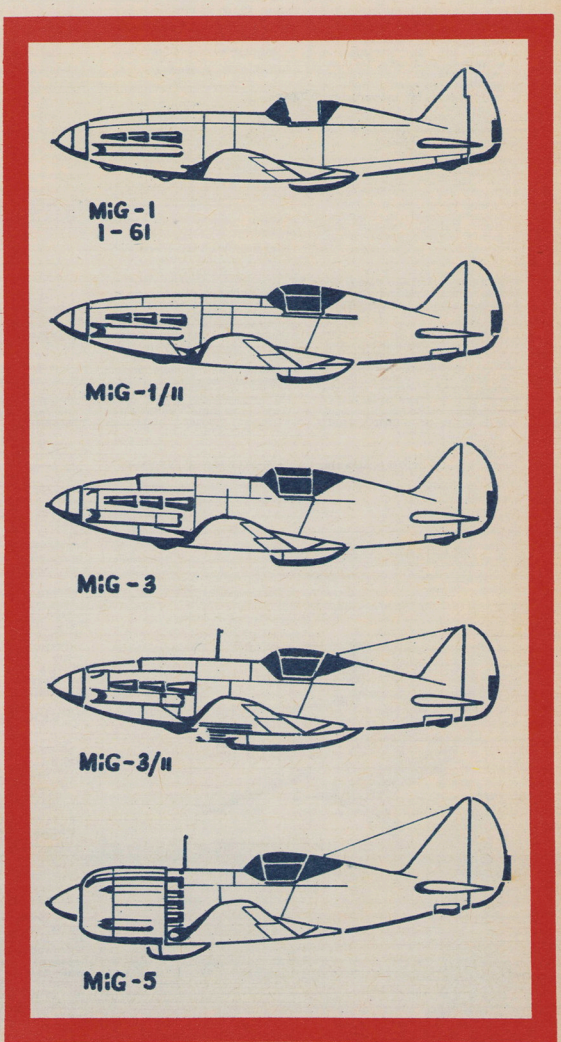
Płat dzielony, ze stałą metalową częścią centralną, związaną z kratownicą kadłuba. Skrzydła jednodźwigarowe, konstrukcji drewnianej o uniwersalnym profilu CAGI, kryte sklejką brzozową. Dźwigary wzmocnione drewnem ulepszonym „deltą". Przejście centralnej części płata w kadłub oprofilowane zostało duralową owiewką, silnie wydłużoną ku tyłowi. Klapy i lotki w układzie tzw. „klapolotek". Napędy sztywne.

MiG-1 posiadał podwozie klasyczne, starannie oprofilowane i wciągane pneumatycznie w centralną część skrzydeł w kierunku „do kadłuba". Kółko ogonowe również wciągane w locie.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Myśliwce MiG-3 z pierwszej serii, na lotnisku frontowym zimą 1941—1942 r.





Z LOTU PTAKA

SEMINARIUM WIEDZY LOTNICZEJ DLA DZIENNIKARZY

W dniach 16—18 marca br. na gocławskim lotnisku w Warszawie odbył się, przeprowadzony w ramach Seminarium Wiedzy Lotniczej dla członków Klubu Publicystów Lotniczych, pierwszy cykl wykładów poświęconych omówieniu zagadnień lotnictwa sanitarnego. Całość zamknięta została w czterech wykładach obejmujących całokształt zagadnień lotnictwa sanitarnego; jego metodykę działania, sprzęt oraz perspektywy rozwojowe a także zagadnienia lekarskie związane z transportem chorych i rannych.

Wykłady wygłosili: dyrektor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego pil. Tadeusz Więckowski, pil. K. Plenkiewicz oraz mjr dr Chmurko. Po każdym z referatów przeprowadzona była dyskusja, podczas której uczestnicy kursu zadawali prelegentom szereg pytań wybiegających nawet poza ramy nakreślone tematyką poszczególnych wykładów.

W drugim dniu szkolenia uczestnicząc w lotach pokazowych słuchacze seminarium zapoznali się ze sprzętem i zapleczem technicznym. Przedstawiciel redakcji „Gromada-Rolnik Polski" wykorzystał okazję i wziął udział w prawdziwym locie ratunkowym do Ostrowii Mazowieckiej, skąd powrócił późnym wieczorem. Dla fotoreporterów dzień ten był wspaniałą okazją do wykonania szeregu atrakcyjnych zdjęć.

W stosunku do liczby członków KPL, którzy zgłosili chęć uczestniczenia w Seminarium Wiedzy Lotniczej frekwencja nie była zbyt wielka (przeciętnie 9 osób). Jedną z przyczyn tego zjawiska była prawdopodobnie dość duża odległość lotniska od miasta i trudności transportowe.

W dalszym ciągu przewidziane są w Seminarium Wiedzy Lotniczej następujące zagadnienia:

- lotnictwo komunikacyjne
- lotnictwo sportowe
- lotnictwo w zwalczaniu pożarów
- lotnictwo gospodarcze
- lotnictwo wojskowe
- historia lotnictwa w Polsce i na świecie
- stan obecny i perspektywy rozwoju współczesnego lotnictwa, wiadomości z zakresu techniki rakietowej i astronautyki.

Niezależnie od członków KPL na poszczególne kursy zapraszani będą dziennikarze z klubów zainteresowanych danymi zagadnieniami jak np. dziennikarze sportowi na część seminarium poświęconą omówieniu lotnictwa sportowego, ekonomiści na część omawiającą lotnictwo komunikacyjne i gospodarcze, a sprawozdawcy wojskowi na wykłady o lotnictwie wojskowym.

Po zakończeniu kursu uczestnicy otrzymają powielaczowe skrypty będące streszczeniem wykładów. (wlk)

Śmigłowiec w służbie zdrowia. Foto: J. Baranowski

Z PRAC ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W dniu 27 marca br. odbyło się pod przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza zebranie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Zebrani przyjęli referowane przez głównego księgowego i szefów poszczególnych działów sprawozdania z działalności oraz bilans za rok ubiegły, ponadto uchwalili przedłożony plan i budżet na rok 1961. W dalszym ciągu omówiono sprawę ostatecznego ustalenia zakresu terytorialnej działalności aeroklubów regionalnych i związaną z tym ewentualność reorganizacji słabych bądź nieaktywnych jednostek. Jako generalną zasadę przyjęto dążenie do tworzenia silnych organizacyjnie aeroklubów mogących reprezentować sprawy lotnictwa sportowego na terenie województw, nie tworzenie w zasadzie nowych odrębnych administracyjnie jednostek przy równoczesnym popieraniu i rozwijaniu działalności kontrolowanych przez aeroklubu macierzyste ośrodków terenowych, funkcjonujących w oparciu o niezbędny personel instruktorski.

Odnośnie aeroklubów wojskowych przyjęto koncepcję, że powinny one stać się ośrodkami treningowymi bazującymi wyłącznie na pracy społecznej. Definitywne rozstrzygnięcie tych kwestii scedował zarząd na Prezydium ZG APRL. Wyznaczono również orientacyjny termin Walnego Zgromadzenia APRL (sprawozdawczego) na połowę maja br. z uwagi na odbywające się w kwietniu wybory do władz państwowych. (JŁ)

WYNIKI KONKURSU NA ZNAK WYDAWNICZY DLA WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

W związku ze zmianą nazwy naszej instytucji wydawniczej na „Wydawnictwa Komunikacji i Łączności" zorganizowany został w porozumieniu ze Związkiem Polskich Artystów Plastyków Ogólnopolski Konkurs na znak wydawniczy dla Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

Na konkurs wpłynęły 353 prace.

W dniu 17 marca br. odbyło się posiedzenie Sądu Konkursowego, który przyznał nagrody i honorowe wyróżnienia następującym grafikom:

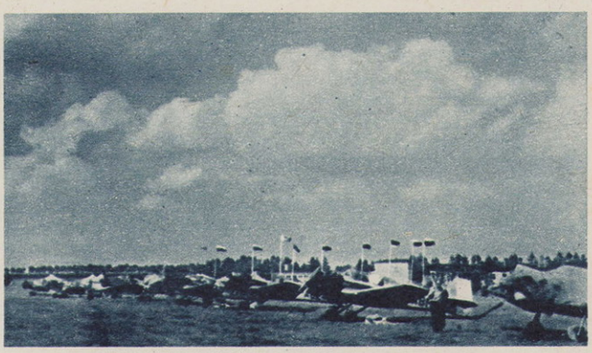
NAGRODA I — **Ryszard Osadczy**, Katowice (godło „Cel").

NAGRODA II — **Tadeusz Pietrzyk**, Warszawa („Słowo").

NAGRODA III — **Alojzy Balcerzak**, Warszawa („Miś").

Wyróżnienie 1 — Wojciech Zamecznik, Warszawa („40").
Wyróżnienie 2 — Jerzy Cherka, Warszawa („Ruch").
Wyróżnienie 3 — Stefan Nargiełło, Warszawa („Frangiza").
Wyróżnienie 4 — Stanisław Täpfer, Warszawa („Znak").
Wyróżnienie 5 — Stefan Bernaciński, Warszawa („Czerń").
Wyróżnienie 6 — Ryszard Osadczy, Katowice („Gol").
Wyróżnienie 7 — Jerzy Kępkiewicz, Warszawa („Gołąb").
Wyróżnienie 8 — Andrzej Darowski, Kraków („Marta").
Wyróżnienie 9 — Janusz Bruchnalski, Kraków (11-B").
Wyróżnienie 10 — Krzysztof Racinowski, Warszawa („Kos").

Sekretarz Wydawnictw
mgr ST. NAWROCKI



Samoloty holujące na lotnisku w Lesznie.
Foto: J. Pomianowski

LIST Z TUŁY

W lutowym numerze radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny" ukazał się obszerny artykuł o Aeroklubie Śląskim. Śladem artykułu przyszedł do śląskich pilotów list z Tuły (ZSRR), który w całości przytaczamy:

Drodzy Towarzysze!

Przeczytaliśmie ostatnio w czasopiśmie „Krylia Rodiny" (Skrzydła Ojczyzny) artykuł o życiu i pracy w Waszym Aeroklubie i postanowiliśmy napisać ten list. Mieszkacie w mieście Katowice, centrum Śląskiego Zagłębia Węglowego, a my w mieście Tuła również podobnym centrum. Nasze miasto, tak jak i Wasze, to wielki ośrodek przemysłowy, w którym młodzież przejawia duże zainteresowanie sportem lotniczym. W naszym klubie rozwijają się sekcje: samolotowa, szybowcowa, spadochronowa i modelarska, ale najbardziej interesuje nas sport szybowcowy. W Tule jest wprawdzie wielu entuzjastów sportu szybowcowego, jednak nasze rezultaty w tym zakresie są mniejsze od Waszych. W naszym klubie nie ma takich wielkich mistrzów bezsilnikowego pilotażu jak Wasz Edward Makula.

Nasi szybownicy w 1960 r. poprawili 5 obwodowych wyczynów, a ślusarz Aleksander Fimoszyn ustanowił rekord wszechzwiązkowy. W zeszłym roku opracowaliśmy nowe szybowce A-11 i A-13, a w tym roku szybowiec wyczynowy A-15. Chcielibyśmy dzielić się z Wami doświadczeniami pilotów, wynikami sportowymi, niepowodzeniami, radością zwycięstw i kłopotami. Aby więcej było zwycięstw a mniej porażek. Chcielibyśmy też, by przyjaźń szybowników naszych aeroklubów służyła sprawie pokoju na całym świecie.

Przesyłając serdeczne i przyjazne pozdrowienia wszystkim członkom Waszego Aeroklubu jak również wszystkim polskim sportowcom lotniczym, życzymy Wam dużo sportowych osiągnięć w 1961 roku.

W imieniu członków sekcji szybowcowej Aeroklubu Tulskiego

Przewodniczący
Sekcji Szybowcowej
Lew Tihwinniekij
ZSRR Tuła 6
Aeroklub Kremlowski

DYREKCJA PAŃSTWOWEGO UZDROWISKA CIEPLICE — LOTNIKOM

Zarząd Aeroklubu Jeleniogórskiego zwrócił się do redakcji z prośbą o zamieszczenie poniższego podziękowania, które z przyjemnością drukujemy:

Zarząd i piloci Aeroklubu Jeleniogórskiego składają podziękowanie Dyrekcji Państwowego Uzdrowiska Cieplice za przekazanie na rzecz aeroklubu samochodu marki „Phänomen", który zostanie wykorzystany jako wóz startowy.

Zarząd i piloci
Aeroklubu Jeleniogórskiego

NOWA SPRAWNOŚĆ LOTNICZA

Dla odpowiedniego przygotowania harcerskiej kadry instruktorów oraz zapoznania ich z problematyką lotniczą, w dniach 13 i 14 marca br. odbyły się na kursie w Cieplicach zajęcia wprowadzające do sprawności „Parada powietrzna modeli latających". Sześćdziesięciu uczestników zajęć z zapałem budowało balony, latawce i modele kartonowe. Przekonali się jednocześnie, że lotnictwo szybko znajduje przyjaciół i zainteresowanie. Wiele też zadowolenia dały uczestnikom zawody modeli balonów i latawców. Z przebiegu zajęć było widać, że popularyzacja lotnictwa na terenie Chorągwi Wielkopolskiej rozwija się właściwie.

hm JÓZEF DERDA

I Nagroda

II Nagroda

III Nagroda

DZIEŃ KOBIET W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

Dzień 8 marca 1961 roku był w Aeroklubie Poznańskim szczególnie uroczysty dla wszystkich latających kobiet. Już kilka dni wcześniej każda z członkiń Aeroklubu Poznańskiego otrzymała od kierownictwa z okazji Dnia Kobiet życzenia wszelkiej pomyślności i sukcesów na polu lotnictwa sportowego. Równocześnie kierownictwo powiadamiało, że 8 marca jest dniem zarezerwowanym wyłącznie dla nas.

I rzeczywiście, tego dnia cała „pięć brzydka" była na naszych „usługach" — to znaczy wyhangarowała sprzęt, obsługiwała start itd. Ponieważ pogoda dopisała i koledzy byli dla nas wyjątkowo bardzo mili, dzień ten pozostanie na długo w naszej pamięci. Szkoda, że dni takich nie ma więcej w roku.

Pragniemy na tym miejscu wyrazić kierownictwu Aeroklubu Poznańskiego nasze podziękowanie, tym bardziej, że dotychczas jedynie „Skrzydlata Polska" pamiętała o nas jako o kobietach latających. A koleżankom z innych aeroklubów życzymy, by w przyszłym roku mogły poszczycić się podobnym dniem lotnym.

Pilotki Aeroklubu Poznańskiego

MODELARZ LOTNICZY „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NR 42 1961

W KATOWICKIM PAŁACU MŁODZIEŻY

OTWIERAMY dzisiaj drzwi pracowni lotniczej Aeroklubu Śląskiego w Pałacu Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Katowicach. Otwieramy po to, aby zorientować się co nowego przygotowują koledzy jednej z przodujących modelarni śląskich.

Na samym wstępie rzucają się nam w oczy modele samolotu Jodel-San „Ambassadeur" wykonane przez kolegów Rudolfa Gruszkę i Janusza Peszaka. Właściwie w tej chwili kolega Peszak wykańcza kabinę, a kolega Gruszka uzupełnia malowanie.

Jodel'e dobrze się prezentują i ładnie latają. (Plan tego samolotu podano w nr 16 SP. przyp. red.) Obok najmłodsi modelarze wykańczają szereg „Świerszczyków" i „Jaskółek" ozdobionych odznaką Aeroklubu PRL. Wyróżnia się tutaj kol. Sikora — jeden z najmłodszych modelarzy.

Na dalszych stołach bardziej zaawansowani modelarze wykańczają modele wyczynowe — przeważnie na uwięzi. I tak kol. Gauszka buduje model Piper'a z ruchomymi klapami podwoziem do terenowych lądowań (cztery koła) urządzeniem do opryskiwania i jeszcze inną rozbudowaną mechanizacją. Model ten wykonany jest w skali 1:10, a napędzany będzie silnikiem samozapłonowym „Alag" 2,5 cm³. Kolega Tadeusz Madej kończy pięknego „Hindustana" i Jaka-12. Oba modele w skali 1:15. Wreszcie Józef Oślizło będzie startował modelem dwusilnikowym czeskiego samolotu Super-Aero. Grupa najstarszych uczestników pracowni utworzyła w Pałacu klub młodych konstruktorów KMK — widzimy tutaj kol. Rachwała, Kozłowskiego, Olejnika, Rochsteina i innych modelarzy.

Wszyscy oni pracują nad rozwiązaniem szeregu zagadnień teoretycznych i praktycznych z dziedziny konstrukcji modeli i silników.

W tej chwili grupa opracowuje nowy silnik żarowy 2,5 cm do modeli szybkich (zobaczymy go w trzech egzemplarzach, na tegorocznych Mistrzostwach Polski w Łodzi), a zbudowano już dotąd dwa prototypy silnika samozapłonowego specjalnie przystosowanego do modeli wyścigowych na uwięzi. Dla wypróbowania silników w locie wykonano model wyścigowy. Jest on konstrukcji mieszanej metal-drewno — ma rozpiętość 940 mm i waży 540 G.

Grupa młodych konstruktorów stawia sobie ambitne zadania — chcą zbudować hamownię silników, oprzyrządowania do badania śmigieł i szereg innych urządzeń mających ułatwić im opracowanie wielu zagadnień z dziedziny modelarstwa.

Młodzi konstruktorzy znaleźli zrozumienie ze strony zarówno kierownictwa Działu Techniki jak i dyrekcji Pałacu — otrzymali do swej dyspozycji specjalne pomieszczenie, a wkrótce otrzymają szereg maszyn ułatwiających obróbkę metalu i drewna.

Modelarze z pracowni lotniczej Pałacu przygotowują się przede wszystkim na zawody modeli na uwięzi — będące ich specjalnością, w której jak dotychczas wspólnie z modelarzami Aeroklubu Śląskiego osiągnęli szereg sukcesów (zdobycie dwukrotne mistrzostwa Polski w modelach szybkich) zdobywając szereg nagród i przodujących miejsc na zawodach międzyaeroklubowych, ogólnopolskich i na Mistrzostwach.

Na te ostatnie przygotowuje się również instruktor pracowni Jan Tomaszewski budując wielką czterosilnikową „Moskwę" — Ił-18. Waży ona w stanie prawie gotowym 3 800 G. Pokrycie modelu będzie metalizowane. „Moskwa" jest całkowicie zmechanizowana, oświetlona, wyposażona w szereg urządzeń napędzanych czterema silnikami elektrycznymi.

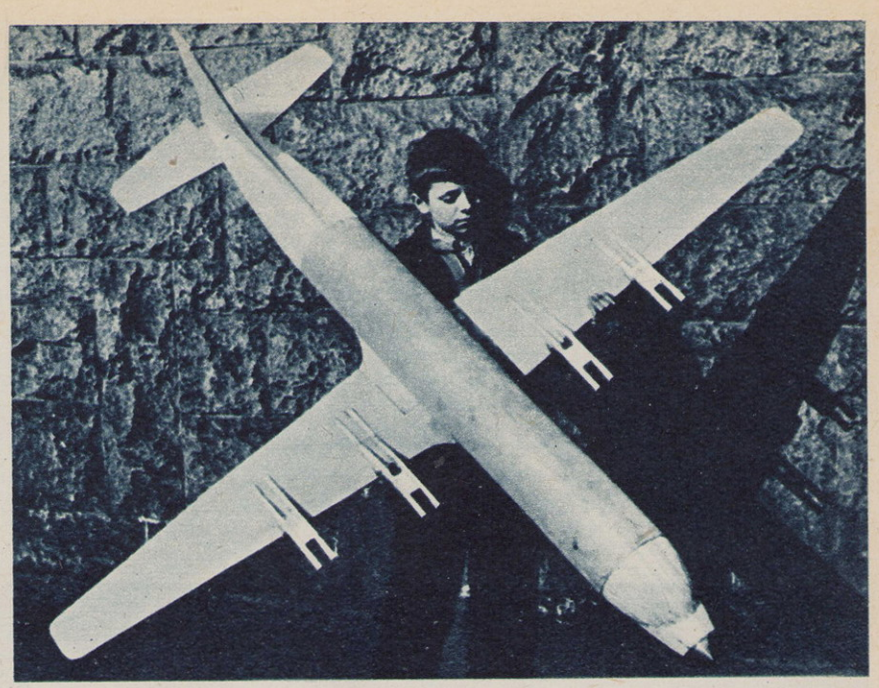
Jak będzie ten samolot latał i wyglądał, zobaczymy na zawodach!

Ostatnią sprawą o której mówiłem z modelarzami to impreza organizowana przez Aeroklub i Pałac Młodzieży — jedna z czterech imprez centralnych — Ogólnopolskie Zawody Placówek Wychowania Pozaszkolnego.

Odbędą się one od 4 do 7 maja 61 przy czym może w nich wziąć udział każdy modelarz posiadający model szybki, wyścigowy lub też redukcyjny na uwięzi. Sądzić, należy, opierając się na przebiegu dotąd organizowanych zawodów, że na tegoroczne zgłosi się również wielu chętnych z terenu całej Polski i nawiąże walkę z gospodarzami — kolegami ze zwiedzonej przez nas pracowni.

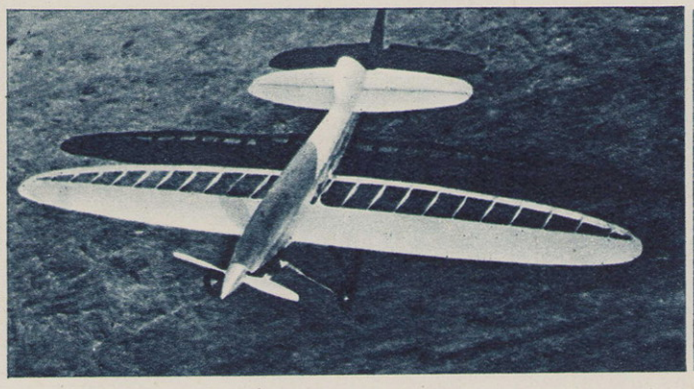
A zatem do zobaczenia na Zawodach w Katowicach!

J. NOWAK

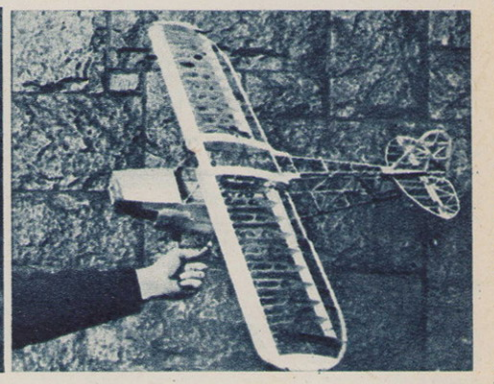


Model samolotu Il-18 wykonany przez Jana Tomaszewskiego w skali 1:20. Ciężar 3 800 G. Foto: Jan Klimek (3)

Model wyścigowy na uwięzi. Rozpiętość 940 mm, długość 440 mm, ciężar 540 G. Silnik RA-2,5 cm³.



Model Piper'a wykonany przez P. Gałuszkę w skali 1:10.



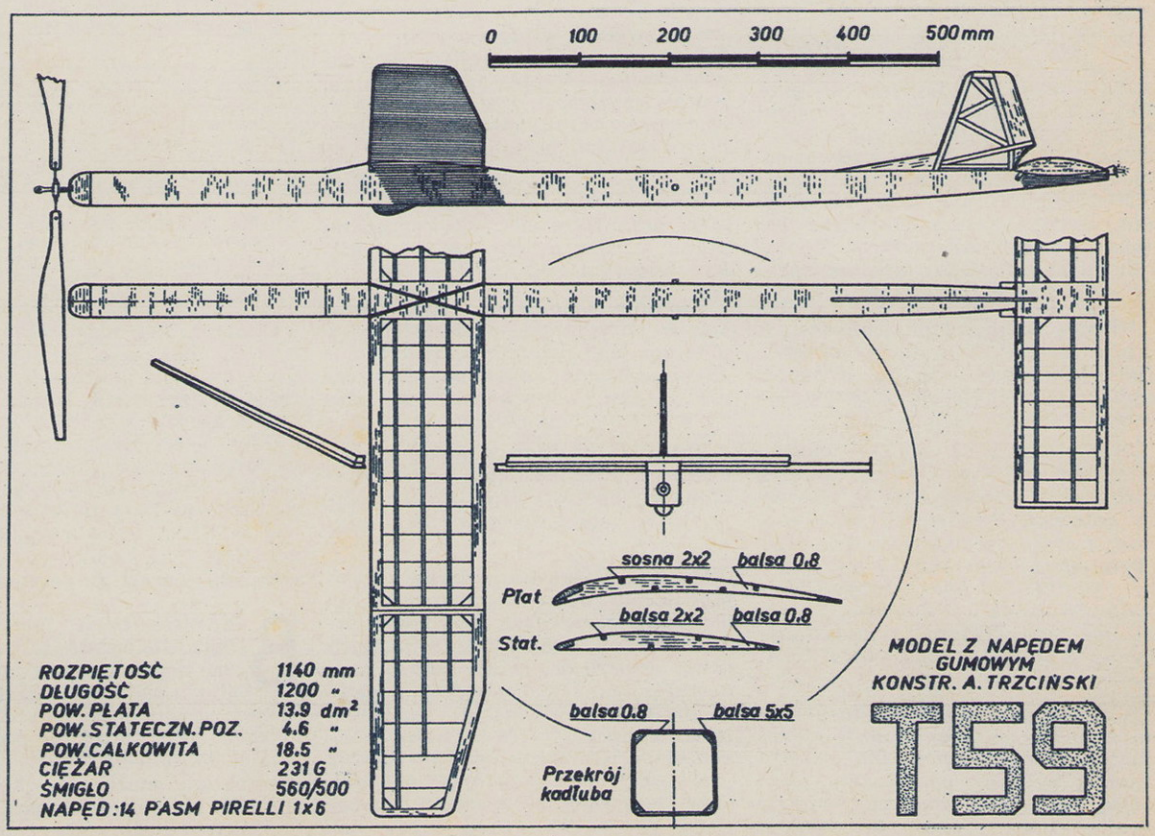
POLSKIE MODELE LATAJĄCE

MODELEM T-59 startowałem kilkakrotnie od 1959 roku. Odznacza się oryginalną konstrukcją kadłuba, pod względem wykonawczym. Rura złożona jest z 4 pasów balsy 0,8 mm przy czym słoje biegną w poprzek. Kadłub nie zawiera żadnych usztywnień wewnętrznych i w środku jest lakierowany i polerowany, co stwarza dobre warunki pracy gumy.

Płat niedzielony, konstrukcji wielodźwigarowej, posiada na końcach zwichrzenie geometryczne i aerodynamiczne. Przy nakręcaniu 440 obrotów czas pracy gumy wynosi 37 sek, przy czym model osiąga wysokość około 70 m. Przeciętny czas lotu w spokojnych warunkach wynosi 180 sek.

W locie silnikowym model krąży w prawo, w locie ślizgowym — w lewo. Ciężar modelu przed doważeniem wynosi 200 G, dlatego też koniecznym było umieszczanie 31 G balastu w oprofilowanym pojemniku pod kadłubem celem osiągnięcia ciężaru regulaminowego.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI



Ostatnie uderzenie

EINDHOVEN — Holandia... Na odległym krańcu lotniska kanadyjski dywizjon myśliwców-bombowców kołował w kierunku pasa startowego, a następnych osiem maszyn stało z tyłu, czekając na swoją kolej na start. Mechanik, spoglądając na niebo, otworzył usta. W locie koszącym z przymglonego oparami słońca i na dużej szybkości ukazały się bez wątpienia sylwetki Messerschmittów 109! Już były nad skrajem lotniska — padł na ziemię, gdy ozwały się pierwsze strzały.

Kaskada złośliwych pocisków przeszyła powietrze...

Pilot — Kanadyjczyk z pierwszego Typhoon'a pchnął rączkę gazu do przodu i samolot potoczył się wzdłuż pasa startowego, by jak najszybciej znaleźć się w powietrzu i odeprzeć atak. Koła już się oderwały od ziemi, gdy nagle na środku pasa został trafiony jego samolot. Drugi Typhoon, nie mogąc się oderwać, wpadł na wrak, eksplodując z ogłuszającym hałasem. Przygnieceni do ziemi, bezsilni, piloci w innych maszynach na próżno strzelali w nadziei, że może ich pociski trafią drugą falę nieprzyjacielskich myśliwców, przelatujących w locie koszącym granicę lotniska. Po chwili wyskoczyli ze swoich maszyn i uciekając starali się znaleźć jakieś bezpieczne schronienie. Kwestia tylko minut i wszystkie Typhoony płonęły między wybuchami bomb oraz gwizdem pocisków.

Po tygodniach zastoju, Luftwaffe uderzyła. Niemcy dobrze obrali moment w ostatniej desperackiej grze. Nie tylko Eindhoven był ich celem. Na wszystkie lotniska alianckie w Belgii i Holandii został przeprowadzony atak pełen wściekłości, chytrze zaplanowany, aby zniszczyć Alianckie Lotnictwo Taktyczne jednym masowym uderzeniem. To był główny cel. To było ostatnie zuchwałe uderzenie Luftwaffe.

Niemcy mogli osiągnąć sukces... w istocie spotkało ich niepowodzenie. Cios był uzgodniony, by wesprzeć szybkie posuwanie się Wehrmachtu przez Ardeny.

Przeprowadzając atak z niespodziewaną siłą, w ciemny mglisty poranek 16 grudnia 1944 r., pancerne kolumny Rundstedta przerwały front 1 armii amerykańskiej i całym swoim wysiłkiem starały się osiągnąć wielkie ośrodki zaopatrzenia Liege, Bruksele i Antwerpię. To był własny plan Hitlera „dwunastogodzinny", aby stworzyć nową Dunkierkę.

W pierwszym momencie to dobrze zaplanowane uderzenie silnie nacierającego nieprzyjaciela było zaskoczeniem pełnym powodzenia. Pod osłoną śniegu i deszczu, mgły i przejmującego zimna, 24 dywizje Rundstedta rozcięły słabą linię aliancką i utworzyły głęboki worek we froncie amerykańskim.

W chwili, gdy ofensywa osiągnęła swój początkowy rozpęd, widoczność uniemożliwiła jakiekolwiek przeciwuderzenie z powietrza, by powstrzymywać niemiecki atak. Skoro tylko pogoda poprawiła się 2 Brytyjskie Lotnictwo Taktyczne rozpoczęło zadawać Niemcom mordercze cięgi. Z pośpiechem skoncentrowane posiłki lądowe otoczyły pierścieniem nieprzyjacielskie wysunięte pozycje, kolumny pancerne powoli wyhamowano aż do całkowitego zatrzymania się. To było w tej krytycznej chwili, gdy nastąpił desperacki wysiłek w celu wyeliminowania alianckich sił powietrznych.

Jeśli by lotnictwo zostało zneutralizowane, albo nawet tylko częściowo obezwładnione, siły Rundstedta mogłyby jeszcze osiągnąć cień zwycięstwa.

UDERZENIE było przebiegle skalkulowane. Dowódca Lotnictwa Taktycznego, marszałek Caningham, zmuszony został z uwagi na złą pogodę i trudności transportowe skoncentrować swoje siły na stosunkowo małej ilości lotnisk. Zagęszczenie było nieuniknione i w rzeczywistości nie mniej niż 6 dywizjonów musiało operować z jednego lotniska. Nie sądzono, że ryzyko jest zbyt wielkie, gdyż obecność Luftwaffe nad liniami alianckimi było tak rzadkie, jak śnieg latem. Istotnie o wyższości Alianckich Sił Powietrznych, po ich wysokich osiągnięciach, nikt... nie wątpił. Kilka miesięcy wstecz, cała ciężka obrona przeciwlotnicza została wycofana, a siatki maskujące, które okazały się tak skuteczne w przeszłości, zostały zwrócone do baz.

Niemcy przygotowywali się do „Operacji Herman" — kryptonim planu — bardzo ostrożnie przez kilkanaście tygodni.

Kurtyna tajności była tak skrupulatnie zaciągnięta dookoła planu, pomimo jego ostatecznego wprowadzenia w czyn, że żadne podejrzenie o zamierzeniach nie przeciekło do wywiadu brytyjskiego.

Skład sił, biorących udział w rajdzie, jest niewłaściwym odzwierciedleniem wyczerpanego stanu Luftwaffe w ostatnich miesiącach wojny.

Przez ostrożną gospodarkę swoich myśliwców, dowódca niemiecki był w stanie zgrupować około 850 samolotów na operację z 8 różnych grup, włączając w to nawet jednostki szkolne. Różnorodna armada składająca się z maszyn począwszy od wczesnych Me-109 do kilku dwusilnikowych odrzutowców Me-262 „Jaskółki". Piloci, którzy na nich latali byli również przypadkowo zebrani. Z jednej strony, trzon doświadczonych pilotów, którzy dowodzili, został sformowany z instruktorów i weteranów walk wczesnych lat z tak dalekich baz jak Praga i Wiedeń, a z drugiej strony gros biorących udział w rajdzie, to niedoświadczona młodzież, świeża ze szkół, a nawet tylko częściowo kwalifikowani piloci.

Ludzie i maszyny były zgrupowane w wielkiej ostrożności na lotniskach w Północno-Zachodnich Niemczech po przeciwnej stronie baz alianckich. Do połowy grudnia przygotowania ukończono. Wszystko na co oczekiwano — to odpowiednia pogoda. Nadeszła, jak ostatnie godziny 1944 r. wybijały na zegarze.

Piloci nie mieli prawa opuszczać swych lotnisk i ostrzeżono ich, by nie brali udziału w żadnych uroczystościach noworocznych. Ale kilku otrzymało znikomy sygnał o zadaniu, które ich oczekiwało. Dowódcom oznajmiono zadanie we wczesnych godzinach 1945 r., jednak większa część pilotów nie otrzymała w ogóle najmniejszych instrukcji. Gdy zajmowali miejsca w swoich samolotach powiedziano im jedynie — „Trzymaj się swego dowódcy". Mniej doświadczeni piloci otrzymali mapy z naniesionymi kursami i różnymi punktami.

Nic bardziej nie ilustrowało niskiego standardu doświadczenia między niemieckimi pilotami, aniżeli postawienie brutalnie elementarnego zadania każdemu człowiekowi w chwili przed startem. Na karcie, którą wszyscy dostali, były wymienione następujące punkty:

1. Na wszystko zwracaj uwagę.
2. W chwili startu włącz radio. Odbezpiecz uzbrojenie. Włącz światła celownik.
3. Zachowaj dyscyplinę w czasie ataku.
4. Zwracaj szczególną uwagę na uszkodzone i płonące samoloty. Licz je na swoje konto.
5. Nie zapomnij sprawdzić swoją broń przed każdym nalotem.
6. Rozglądaj się za lotniskami w czasie dolotu i w locie powrotnym oraz zanotuj ich położenie.

Ogólnie, siły niemieckie przeprowadziły atak w 4 głównych falach. Ci, którzy się kierowali na cele w rejonie Brukseli i Gandawy przyszli z kierunku południowej części Zuider Zee, przechodząc koło Rotterdamu i przez koniec wyspy Beveland. Drugi kontyngent, kierując się także na bazy w rejonie Eindhoven nadleciał z północy, znad Zuider Zee, gdy pozostałe dwie fale uderzyły wprost ze wschodu.

BEZWZGLĘDNA cisza radiowa była dokładnie zaobserwowana. Alianckie posterunki podsłuchowe nie przechwyciły żadnej wiadomości radiowej, która by dała jakiś wątek, że atak rozwija się. Rajdowcy lecieli tak nisko, jak to było możliwe, aby uniknąć namiaru stacji radarowych, a ci którzy wchodzili do sektora amerykańskiego lecieli tuż nad drzewami wzdłuż dolin pagórkowatych terenów. Doświadczeni piloci, lecąc na Ju-88, tworzyli grupę prowadzących wzdłuż drogi docelowej.

16 baz alianckich było wyszczególnionych jako cele ataku. Z chwilą, gdy znaleźli się w bezpośredniej odległości od lotniska, polecono pilotom niemieckim przeprowadzać atak indywidualnie i uciekać do domu najbezpieczniej, jak tylko można, po wykonaniu zadania.

Gdyby nawet alianci zaskoczeni byli w czasie drzemki, konsternacja na ziemi byłaby o wiele mniejsza, aniżeli konsternacja w powietrzu wśród atakujących. Gdyby ich doświadczenie szło w parze z brawurą Niemcy mogliby zadać serię potężnych ciosów Lotnictwu Taktycznemu kompletnie go obezwładniając.

I co wynikło?

Zła celność, chaotyczne latanie Niemców zniweczyło całkowicie furię ataków. Było kilka przypadków zderzenia się czołowego. Jeden cel został całkowicie ominięty. Lecz straty, ciężkie straty — były niewątpliwie zadane przez Luftwaffe.

Lotnisko w Eindhoven było jednym z najbardziej dotkniętych celów. Atak był przeprowadzony przez mieszane grupy FW-190 i Me-109. Jedna fala spłynęła ze słońca lotem koszącym, gdy inna zaatakowała wzdłuż głównego pasa startowego. Poza nimi przeszło więcej fal po 12 samolotów, które ostrzeliwały i bombardowały bezlitośnie i wielokrotnie. Na lotnisku Evere dywizjon Spitfire'ów, który miał startować, został zmieciony i spłonął. Jeden samolot, któremu udało się wystartować, w powietrzu został zestrzelony.

Pomimo że Lotnictwo Alianckie była bardzo upośledzone nie wszystko też poszło gładko Niemcom. 131 Skrzydło (Polacy), wracając z bombardowania, przechwyciło pięćdziesiąt maszyn nieprzyjacielskich nad ich własnym lotniskiem w St. Denis-Westram, zestrzeliwując 18 maszyn ze stratą jednego pilota. Grupa pilotów 126 Skrzydła, będąc na wymiataniu myśliwskim, została zawrócona i zestrzeliła grupę Niemców w rejonie Lasów Reichswald, a klucze ze 122 Skrzydła odwołano z patrolu nad Ardenami, by zaangażować atakujących nad Evere. W drodze powrotnej do swych baz zdenerwowani Niemcy wpadli wprost na artylerię przeciwlotniczą u ujścia Scheldty, gdzie ich dosięgli marynarze i artylerzyści. Z innych, tylko resztki nieprzyjacielskiej armady prześlizgnęły się ponownie do domu, pozostawiając ponure ślady zabitych i rannych, płonące cysterny samochodów z paliwem i zharatane samoloty w bazach alianckich.

Jak wyglądał końcowy bilans dnia?

Ogólnie 223 samoloty bojowe zostały uszkodzone lub zniszczone, a ponadto 35 samolotów nie operacyjnych zostało również spalonych. Straty w ludziach wyniosły 40 zabitych i 145 rannych. W przeciwieństwie — 226 niemieckich maszyn zostało zestrzelonych — z tego 97 w walkach powietrznych i 129 maszyn przez artylerię przeciwlotniczą. 60 pilotów dostało się do niewoli; wielu przymusowo lądowało poza liniami sprzymierzonych.

Gdy walka całkowicie ucichła, potężne płomienie płonących składów z benzyną w Eindhoven oświetliły niebo.

Opracował STANISŁAW SKALSKI

9 OBLATYWACZY

BYŁ to nowy, niewidziany dotąd samolot. Kiedy padały cyfry określające jego pułap, prędkość, zdolność manewrowania, pilotom, którzy mieli na swoim koncie sporo lotów doświadczalnych, dech w piersi zapierało.

Na samolocie tym wystartował Bohater Związku Radzieckiego pułkownik Georgij Timofiejewicz Beregowoj, Bardzo uważnie i skrupulatnie sprawdzał on zachowanie się nowej konstrukcji w powietrzu. Myśliwiec był „kapryśny": odmawiał posłuszeństwa w najbardziej nieoczekiwanych momentach, nie chciał podporządkować się woli pilota.

Pilotowi najmocniej utrwalił się w pamięci pewien moment. Gdy tylko wskazówka prędkościomierza określiła przekroczenie bariery dźwięku, coś zaklinowało statecznik. Pilot doświadczalny znalazł się w niezwykle trudnej sytuacji. Pociągnąć drążek z dużą siłą — oznaczało katastrofę, a na zwyczajne ruchy nie reaguje. Wydawało się, że nie ma wyjścia. Pozostało tylko skorzystać z fotela wyrzucanego. Ale Georgij Timofiejewicz nie myślał nawet o tym. Wysokość zmniejsza się w zawrotnym tempie — 1000... 300... 200 metrów. Dopiero tuż nad ziemią pilot wyprowadził samolot do lotu poziomego i płynnie wylądował na szarym pasie betonowym.

Jest to zaledwie jeden, być może nie najjaskrawszy i nie najbardziej charakterystyczny epizod z życia pilota doświadczalnego pułkownika Beregowoja i jego sławnych bojowych towarzyszy. Trudny, lecz jakże piękny, szlachetny, osnuty aureolą prawdziwego romantyzmu jest ich zawód. Ludzie ci wypuszczają w świat nowe, wspaniałe maszyny, które później trafiają do oddziałów i pododdziałów uzupełniając park samolotowy Radzieckich Sił Zbrojnych nowymi typami najdoskonalszego sprzętu.

Na mocy uchwały Prezydium Rady Najwyższej ZSRR dziewięciu odważnym lotnikom nadano zaszczytny tytuł „Zasłużony pilot doświadczalny ZSRR". Jest to dowód uznania za ich szlachetną, pełną poświęcenia pracę.

Pułkownik Emanuel Władimirowicz Golenkin spędził w powietrzu 4029 godzin. Jedenaście lat temu po raz pierwszy wykonywał loty doświadczalne na bombowcu odrzutowym. Następnie latał w charakterze pierwszego pilota na prototypie turbośmigłowego samolotu pasażerskiego „Il-18" kursującego obecnie na wielu liniach lotniczych.

Bohater Związku Radzieckiego pułkownik Wasilij Konstantinow Grecziszkin wykonał loty doświadczalne na przeszło 35 różnych typach aparatów latających. Niejednokrotnie w czasie trudnych i odpowiedzialnych lotów znajdował się w sytuacjach grożących katastrofą, jednak dzięki opanowaniu wysokiego poziomu mistrzostwa lotniczego i pełnej poświęcenia wytrwałości zawsze potrafił znaleźć wyjście z niebezpiecznej sytuacji.

Człowiek o nieprzeciętnych zdolnościach w zakresie dokonywania analizy z inżynieryjnego punktu widzenia, pilot wysokiej klasy — tak oto mówią koledzy o pułkowniku inżynierze Nikołaju Pawłowiczu Zacharowie. Piloci jednostek lotniczych, którzy z powodzeniem wykonują strzelania bojowe z celownikiem radiolokacyjnym do celów niewidocznych, powinni wiedzieć o tym, że ten rodzaj zastosowania bojowego po raz pierwszy wypróbowany został przez N.P. Zacharowa. Nikołaj Pawłowicz latał na 62 typach samolotów i posiada 1736 wylatanych godzin.

Piękny i niezwykle ciekawy jest życiorys Bohatera Związku Radzieckiego pułkownika Nikołaja Iwanowicza Korowuszkina. Wykonywał on już loty na 52 typach samolotów, jako jeden z pierwszych latał z dużą prędkością i na wielkiej wysokości, przebył w powietrzu 2158 godzin. Ma na swym koncie cztery tysiące pięćset dwadzieścia dwa wyloty.

Bohater Związku Radzieckiego, pilot doświadczalny, pułkownik Wasilij Siergiejewicz Kotłow pracuje w lotnictwie już dwadzieścia dwa lata. Od dziesięciu lat całkowicie poświęcił się pracy doświadczalnej, wypuścił w świat wiele najnowszych typów samolotów i przyrządów.

A któż nie zna Bohatera Związku Radzieckiego Anatola Konstantinowicza Starikowa? On to właśnie na polecenie rządu radzieckiego wykonał na samolocie „Tu-104" odpowiedzialne loty do Anglii, Chin, Indii, Burmy, Szwajcarii i Niemiec. Pracą swoją w zakresie prób doświadczalnych na samolotach i innym sprzęcie lotniczym wniósł poważny wkład w dzieło postępu i rozwoju lotnictwa radzieckiego.

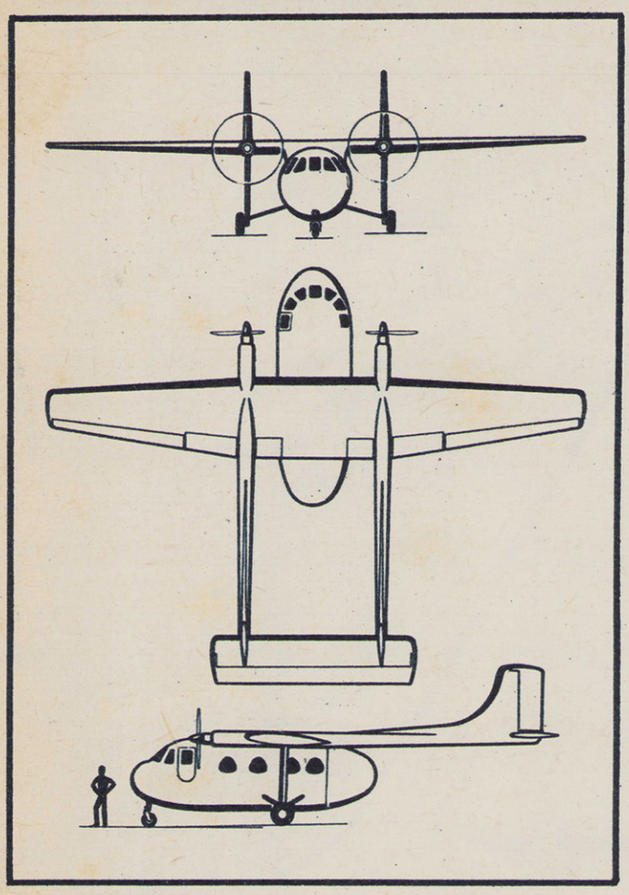
Bohater Związku Radzieckiego pułkownik Michaił Stiepanowicz Tweleniew i podpułkownik Leonid Nikołajewicz Fadiejew w niczym nie ustępują swym bojowym towarzyszom.

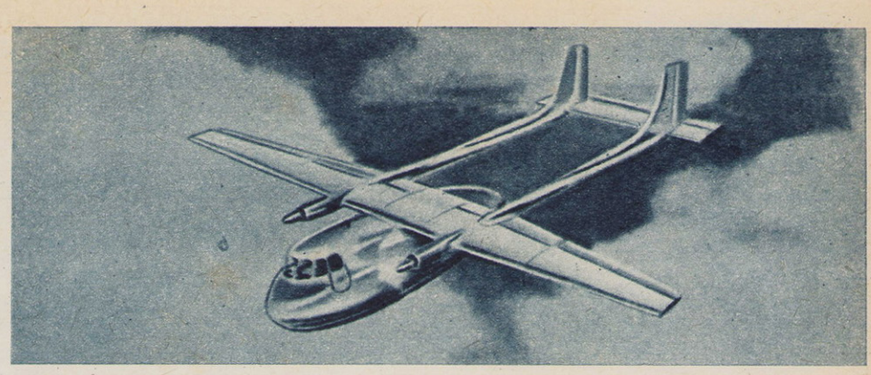
Składając gratulacje dziewięciu odważnym pilotom z okazji nadania zaszczytnego tytułu, życzymy im z całego serca nowych sukcesów w ich twórczej, szlachetnej pracy!

Ppłk LUDWIK HOFMAN

płk. pil. G. T. BEREGOWOJ | płk. pil. E.W. GOLENKIN | płk. pil. W. K. GRIECZISZKIN | płk. pil. N. P. ZACHAROW | płk pil. N. I. KOROWUSZKIN | płk. pil. W. S. KOTŁOW | płk. pil. A. K. STARIKOW | płk. pil. M. S. TWELENIEW | ppłk. pil. L. N. FADIEJEW

SAMOLOT TRANSPORTOWY SIPA-270 „PRESENCE" ● FRANCJA





FRANCUSKA wytwórnia Societe Industrielle Pour l'Aviation (SIPA) rozpoczęła pracę nad budową lekkiego samolotu komunikacyjno-transportowego wg projektu inż. Lucien Tilès. Samolot ten, o napędzie turbośmigłowym, nazwany „Présence", będzie mógł w wersji pasażerskiej przewieźć 12—16 pasażerów zależnie od klasy, w wersji transportowej — samochód osobowy lub inny ładunek w granicach 1 500 kG. Może on być również wykorzystany w innych wersjach, np. dyspozycyjnej, sanitarnej (8 chorych na noszach), spadochronowej, aerofotogrametrycznej itp.

SIPA-270 „Présence" jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem o układzie dwubelkowym i konstrukcji metalowej.

Płat o obrysie prostokątno-trapezowym wyposażony jest w klapy do lądowania i lotki.

Krótki kadłub o przekroju kołowym posiada odchylaną część tylną dla ułatwienia wyładunku. Kabina o objętości 15 m³, szerokości 2,14 m i wysokości 1,7 m może być wykonana jako hermetyczna. Załoga dwuosobowa.

Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym i podwójne usterzenie kierunku o obrysach trapezowych osadzona jest na dwóch belkach — wspornikach stanowiących przedłużenie gondol silnikowych.

Podwozie trójkołowe, stałe. Główne golenie wsparte są zastrzałami do kadłuba. Przewidziano również wersję z podwoziem wciąganym.

Dwa silniki turbośmigłowe Turbomeca „Astazou" o mocy 500—600 KM każdy zabudowane są w smukłych gondolach przed krawędziami natarcia skrzydeł. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	16,50 m
Długość	—	13,00 m
Wysokość	—	4,80 m
Pow. nośna	—	33,00 m²
Wydłużenie	—	8,25

Ciężary:		
Ciężar własny	—	2 460 kG
Ciężar całkow.	—	4 500 kG
Obciążenie pow.	—	136 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,5 kG/KM

Osiągi:	2×500 KM	2×600 KM
Prędk. maks.	— 360 km/h	418 km/h
Prędk. przelot.	— 350 km/h	412 km/h
Prędk. wznosz.	— 9,3 m/sek	10,7 m/sek
Prędk. wznosz. z 1 silnikiem	— —	2,7 m/sek
Pułap praktyczny:		
— z 2 silnikami	— 7 600 m	9 500 m
— z 1 silnikiem	— 1 800 m	4 400 m
Zasięg	— 2 000 km	
Start na przeszkodę 15 m	— 400 m	

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC TRENINGOWO-WYCZYNOWY SLINGSBY „SWALLOW" ● W. BRYTANIA

CELEM tej konstrukcji, zrealizowanej przez znaną angielską wytwórnię szybowców Slingsby, było uzyskanie małego szybowca treningowo-wyczynowego o uproszczonej budowie i dobrych osiągach. Przy prostych kształtach kadłuba zastosowano bardzo starannie opracowane skrzydła o niskim oporze aerodynamicznym i gładkiej powierzchni. Pierwszy lot prototypu szybowca odbył się w październiku 1957 r. Następnie szybowiec był produkowany w niewielkiej serii.

Slingsby „Swallow" jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji drewnianej.

Płat dwudzielny o obrysie trapezowym. Wklęsły profil laminarny NACA 63-3-618 u nasady przechodzi na końcach w zmodyfikowany NACA 4412. Skręcenie aerodynamiczne skrzydeł wynosi aż 7°. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym z grubej sklejki o małym ciężarze właściwym. Lotki pełne, nie wyważone; klap brak. Hamulce aerodynamiczne — płytowe ze szczeliną.

Kadłub o przekroju wielokątnym, konstrukcji kratownicowej, kryty płótnem. Przód kadłuba kryty skorupą z laminatu szklanego. Kabina pilota umieszczona przed płatem zakryta jest zdejmowaną osłoną, oszkloną perspexem.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Ster wysokości odciążony masowo i wyposażony w klapkę wyważającą. Statecznik kryte sklejką, stery płótnem.

Podwozie składa się z płozy przedniej amortyzowanej gumą, stałego nieamortyzowanego koła pod środkiem ciężkości i resorowego zderzaka ogonowego.

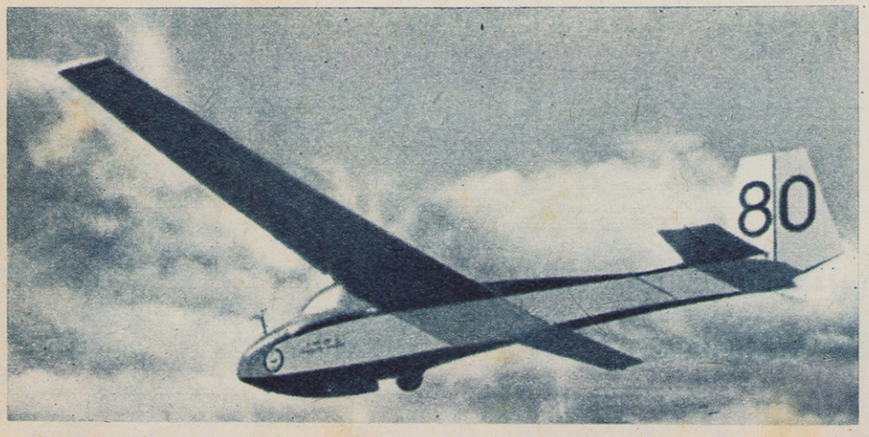
Szybowiec jest dopuszczony do lotów nocnych i podstawowej akrobacji. (JŚ)

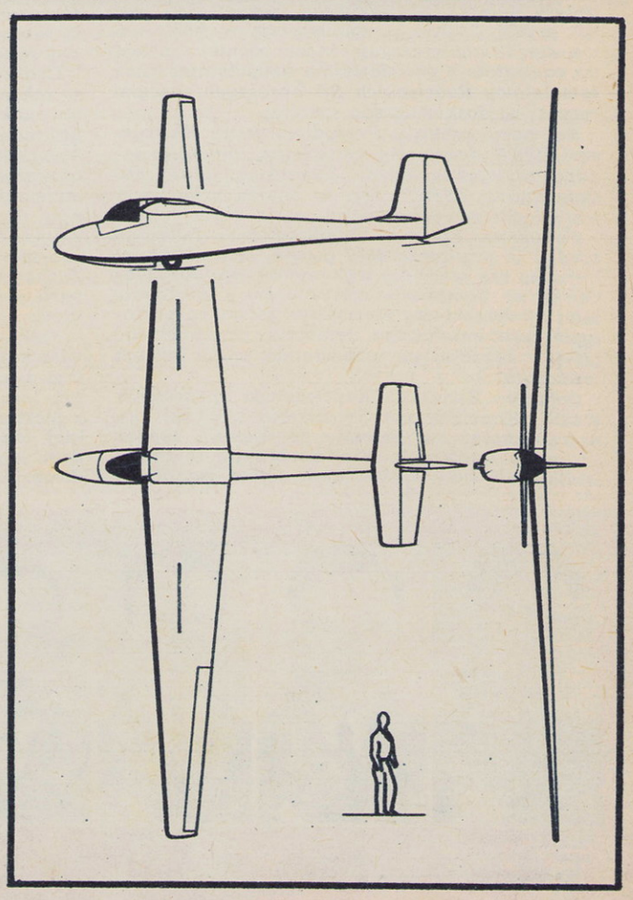
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	13,05 m
Długość	—	7,04 m
Pow. nośna	—	13,55 m²
Wydłużenie	—	12,6

Ciężary:		
Ciężar własny	—	192 kG
Ciężar całkowity	—	317,5 kG
Obciążenie pow.	—	23,4 kG/m²

Osiągi:		
Doskonałość (max.)	—	26
— przy prędkości	—	79 km/h
— przy opadaniu	—	0,84 m/sek
Opadanie minim.	—	0,76 m/sek
— przy prędkości	—	67 km/h
Prędkość przeciąg.	—	62 km/h
Prędkość dopusz.	—	227 km/h
Prędkość holow.	—	130 km/h





(Prawo przedruku zastrzeżone)

IS-1 „SĘP"

W 1946 r. powstał w Bielsku Instytut Szybownictwa. Instytucja ta miała zadanie zajęcia się całokształtem rozwoju szybownictwa w kraju. Na czele Instytutu stanął znany pilot i działacz lotnictwa, inż. Rudolf Weigel.

Wkrótce sytuacja sprzętowa zmusiła Instytut Szybownictwa do położenia specjalnego nacisku na sprawę konstrukcji nowych typów szybowców. W biurze konstrukcyjnym mieszczącym się w Bielsku-Białej rozpoczęto pracę jednocześnie przy trzech prototypach szybowców: wyczynowym, wyczynowo-przejściowym i szkolnym. Należy tu również wspomnieć o szeregu rekonstrukcji szybowców przedwojennych jak np. „Żabie", „Orliku" i „Salamandrze". Ta ostatnia była nawet budowana seryjnie w ilości 50 sztuk. Prace przy nowych konstrukcjach rozpoczęto od szybowca wyczynowego IS-1 „Sęp" projektu inż. inż.: Józefa Niespała i Władysława Nowakowskiego. Wykonany w warsztatach IS-u pod czujnym okiem ich kierownika Władysława Janicy i oblatany w dniu 2 czerwca 1947 r. przez znanego szybownika Piotra Mynarskiego prototyp „Sępa" był więc pierwszym po wojnie szybowcem polskiej konstrukcji.

W sierpniu 1947 roku prototyp „Sępa" pilotawany przez Adama Ziętka wziął udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Samedan w Szwajcarii, zajmując 8 miejsce. Wywołał on podziw i uznanie zagranicznych fachowców dla swej wysokiej klasy. Pod pewnymi względami (np. prędkości) „Sęp" okazał się nawet lepszy od konstrukcji szwajcarskich i innych.

Innym, późniejszym wyczynem „Sępa" był przelot otwarty 499 km dokonany w 1952 r. przez pilota Ryszarda Bitnera.

Szybowiec „Sęp" był produkowany w niewielkiej serii pod oznaczeniem IS-1 bis.

„Sęp" był jednomiejscowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej.

Płat dwudzielny, o obrysie trapezowym miał wznios tylko w częściach przykadłubowych, co w widoku z przodu dało charakterystyczny kształt spłaszczonej litery „M". Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z dźwigarkiem pomocniczym i kesonem utworzonym przez sklejkowe pokrycie noska. Tylne części skrzydeł pokryto płótnem. Skrzydła były wyposażone w szczelinowe, dzielone lotki zajmujące 62% rozpiętości. Pozostałą część rozpiętości płata zajmowały klapy o maksymalnym wychyleniu 40°. Ponadto skrzydła wyposażono w hamulce aerodynamiczne typu IA (Instytutu Aerodynamicznego), tzw. „warszawskie" w postaci metalowych klap otwieranych w dół i zabudowanych na dolnej części noska. Skrzydła, lewe i prawe, łączyły się ze sobą i z kadłubem stalowymi okuciami.

Kadłub o przekroju eliptycznym, konstrukcji skorupowej mieścił przed płatem wygodną kabinę pilota, zakrytą osłoną z plexi o powierzchniach rozwijalnych.

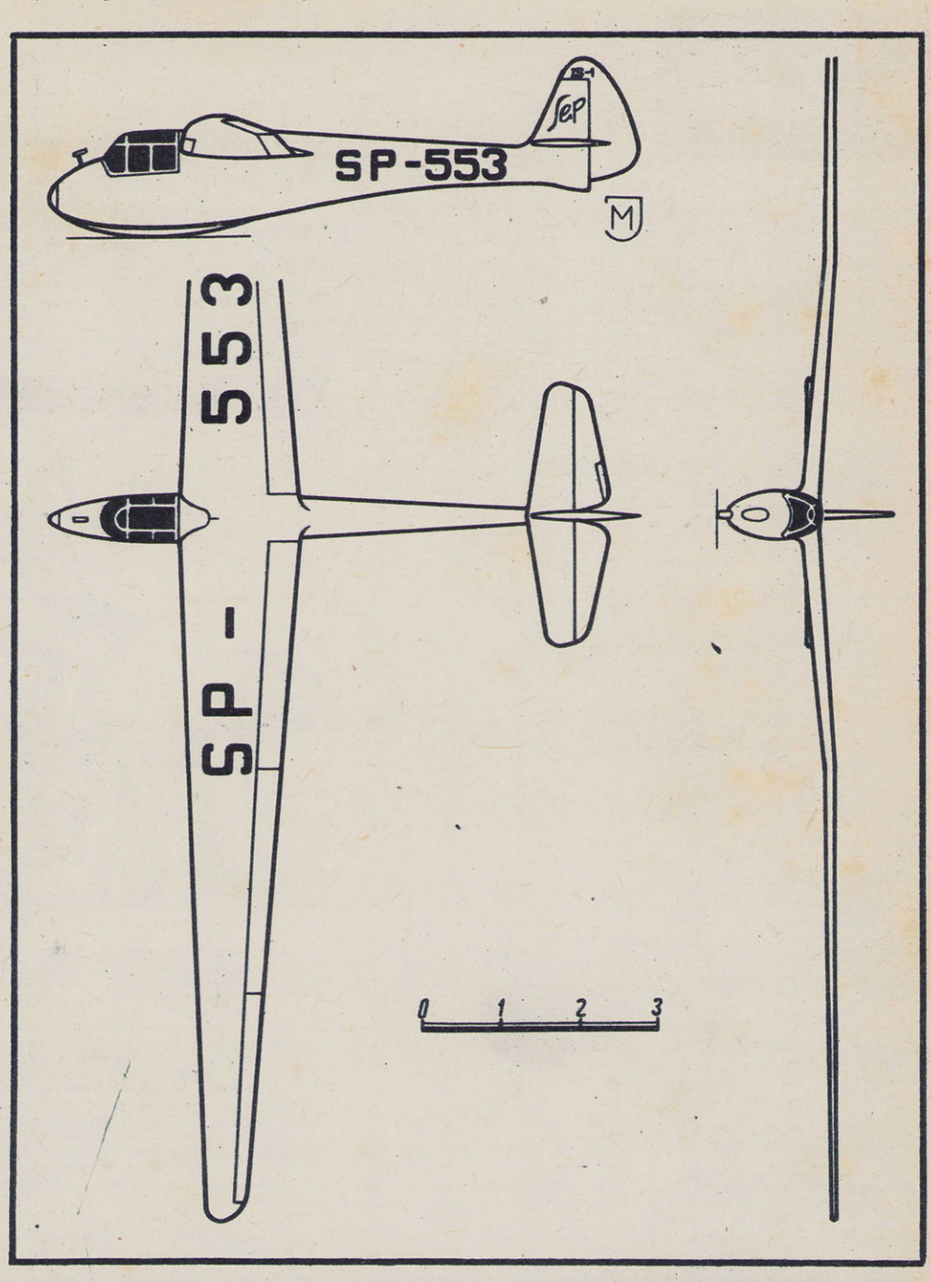
Pedały i fotel były regulowane w locie. Kabina została wyposażona w instalację tlenową.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie pionowe miało charakterystyczny obrys eliptyczny, usterzenie poziome — trapezowy. Ster wysokości wyposażony został w klapkę wyważającą z prawej strony.

Podwozie składało się z płozy przedniej, amortyzowanej dętką gumową i oprofilowanego zderzaka ogonowego. Do startu szybowiec mógł być wyposażony w dwukołowe odrzucane podwozie.

Szybowiec „Sęp" był malowany na kolor kości słoniowej. Prototyp nosił oznaczenie SP-443. Przed zawodami w Samedan szybowiec został ozdobiony przez pomalowanie dziobu kadłuba i krawędzi natarcia skrzydeł kolorem czerwonym. Wzdłuż tylnej części kadłuba biegła czerwona linia. Na usterzeniu pionowym znajdowało się oznaczenie typu (IS-1) i ukośny, ozdobny napis „Sęp".

JERZY ŚWIDZIŃSKI



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	–	17,50	m
Długość	–	7,50	m
Wysokość	–	1,43	m
Powierzchnia nośna	–	17,00	m²
Wydłużenie	–	18	
Ciężary:			
Ciężar w locie	–	345	kG
Obciążenie powierzchni	–	20,3	kG/m²
Osiągi:			
Doskonałość	–	26,5	
Opadanie minimalne	–	0,7	m/sek
Prędkość minimalna (z klapami)	–	40	km/h
Max. prędkość dopuszczalna	–	225	km/h

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41
WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 13.IV.1961 R. Zam. 2485/C S-21

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ODRZUTOWCE PANUJĄ

Imponujące wrażenie sprawia rząd turboodrzutowych samolotów Tu-104, oczekujących na pasażerów w moskiewskim porcie lotniczym. W Związku Radzieckim w szybkim tempie samoloty odrzutowe i turbośmigłowe wypierają z eksploatacji maszyny z silnikami tłokowymi. Foto: „Airrevue"

SZKOLNE SKOKI W NRD

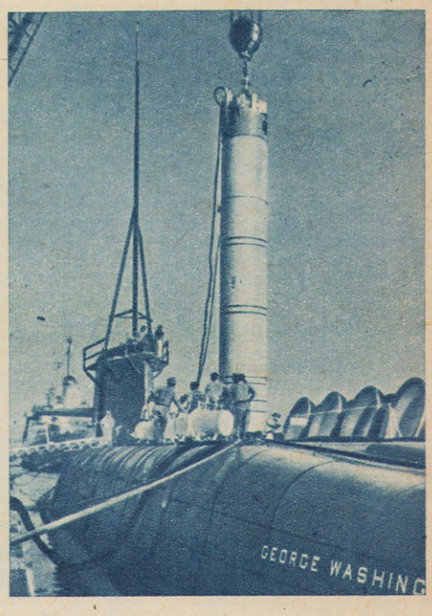
Z takich oto wież spadochronowych (zdjęcie wyżej), wysokości 54 m, ćwiczą skoki przyszli spadochroniarze GST — stowarzyszenia sportu i techniki w NRD. Po odbyciu serii tego rodzaju skoków młodzi sportowcy mogą przystąpić do wykonywania skoków z samolotu.
Foto: „DDR in Wort und Bild"

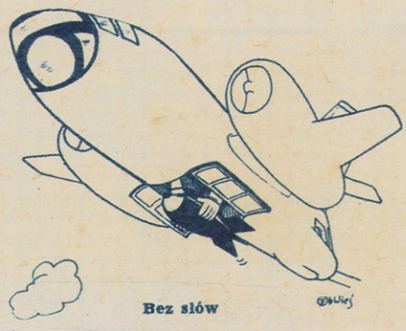
X-15 BIJE REKORDY

Jak już podawaliśmy, amerykański samolot rakietowy X-15 osiągnął niedawno prędkość 4240 km/h. Na zdjęciu: pilot X-15 mjr Robert White i jego maszyna, po wykonaniu rekordowego lotu. Inny pilot, Joe Walker, wykonał w dniu 30.III. br. na X-15 lot na rekordową wysokość 48 km. X-15 został wyniesiony przez bombowiec B-52 na wysokość 13,5 km. Na wysokości 30 km Walker wyłączył silniki. X-15 leciał jeszcze jakiś czas w górę, a potem lotem ślizgowym zaczął wytracać wysokość. W środkowej fazie lotu pilot (i samolot) przez 90 sekund był w stanie nieważkości.
Foto: „The Aeroplane and Astronautics"

„Polaris" i „George Washington"

Zdjęcie pokazuje załadunek rakiety „Polaris", znajdującej się w specjalnym zasobniku, do luku — wyrzutni w korpusie atomowego okrętu podwodnego „George Washington". Okręt tego typu może zabrać 8 rakiet „Polaris", każdą w swym własnym luku.
Foto: „Interavia"



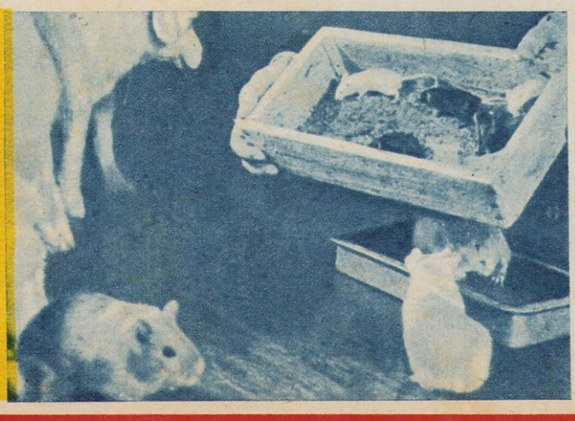


Bez słów

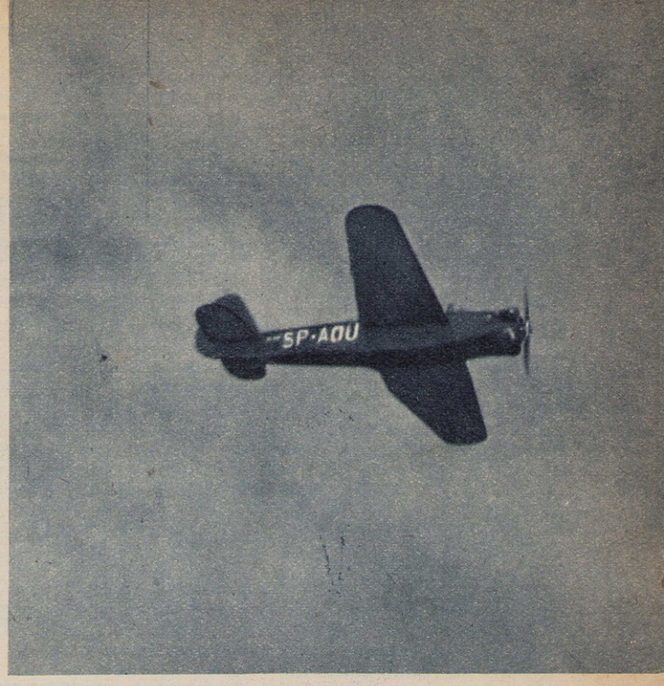
Nalepka bagażowa brytyjskich linii lotniczych BWIA

ZANIM NASTĄPIŁ START CZŁOWIEKA W KOSMOS

Radzieckie instytuty naukowe przeprowadzały intensywne badania nad zwierzętami - podróżnikami rakiet. Na zdjęciach: „Strielka" z potomstwem i rodzinka szczurów.
Foto: Ogoniok



PRZEGLĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
SKRZYDLATA POLSKA
Nr 26 ● Kwiecień 1961



Samolot Jak-18 na trasie przelotu.

Coraz lepiej i sprawniej rozwiązywać nasze zadania
NA DZIŚ, JUTRO i POJUTRZE

mjr pil. JERZY ŚWIĄTEK
Szef Wyszkolenia Aeroklubu PRL

AEROKLUB PRL rokrocznie wykonuje poważną pracę na rzecz społeczeństwa i państwa. Szkoląc w różnorodnych dziedzinach sportów lotniczych aktywnie współdziałamy w wychowaniu młodzieży, w wyrabianiu odpowiednich zalet w zakresie wiedzy i kultury naukowej, w zakresie moralnym i fizycznym.

Praca nasza składa się z dwóch ważnych elementów. Pierwszy — to rzetelne wykonywanie rocznych zadań bieżących. Drugi — to cały zespół procesów pracy wykonywanej dla przyszłości: na jutro i pojutrze.

Praca bieżąca obejmuje zadania w zakresie przygotowania i przeszkalania młodzieży, która ochotniczo pragnie przejść zasadniczą służbę wojskową w wojskach powietrzno-desantowych. Z drugiej strony praca bieżąca obejmuje szkolenie i trening szerokiej rzeszy członków, nacelowane na rozwijanie wszelkiego rodzaju sportów lotniczych.

Praca na jutro i pojutrze, praca dla przyszłości, jest pracą o kapitalnym znaczeniu zarówno dla naszej organizacji jak i dla społeczeństwa socjalistycznego. Burzliwy rozwój techniki i nauki naszych czasów idzie w kierunku automatyzowania i mechanizowania procesów produkcji. W społeczeństwie socjalistycznym coraz szerzej otwierają się perspektywy i powstają warunki wytwarzania olbrzymiej ilości dóbr materialnych przy zmniejszanym czasie pracy. W zakresie nauczania i wychowania powstaje ważny i palący problem nie tylko przygotowania młodzieży do warunków pracy, jakie będą istniały za 10 — 15 lat, lecz również problem rozszerzenia warunków i możliwości spędzania wolnego czasu od pracy i nauki. Do zadań tych musimy być przygotowani w coraz szerszym zakresie. Wskutek różnorodności zainteresowań młodzieży i postępu technicznego lotnictwo sportowe stanowić będzie dla młodych ludzi, i nie tylko dla nich, interesującą dziedzinę dostarczającą szerokich możliwości wyżycia się, romantycznej przygody, frapującej turystyki niezamierzonej (krajowe i pozakrajowe przeloty szybowcowe i balonowe), turystyki samolotowej.

Dalszy rozwój gospodarczy kraju będzie powodował zapotrzebowanie na pilotów i personel obsługi naziemnej do lotnictwa zawodowego, a w tym do lotnictwa komunikacyjnego i sanitarnego, do różnych rodzajów lotnictwa gospodarczego. Horyzonty rozwoju lotnictwa, a w tym i lotnictwa sportowego, będą z roku na rok coraz szersze.

Podstawowym zatem elementem, mającym decydujące znaczenie dla prawidłowego rozwoju lotnictwa sportowego na dziś, jutro i pojutrze, jest właściwy **dobór kandydatów do szkolenia lotniczego.** Dziś przyjęci kandydaci — za 4 — 5 lat będą tworzyć oblicze lotnictwa zawodowego i polskiego sportu lotniczego. Ze szczególnym więc zrozumieniem problemu musimy selekcjonować i dobierać kandydatów do szkolenia.

W doborze kandydatów w roku ubiegłym popełniono zasadnicze niedociągnięcia, polegające na szkoleniu podstawowym tych uczniów, którzy zgodnie z przyjętymi zasadami, nie odpowiadają warunkom do dalszego szkolenia na obozach LPW. Jeszcze występują błędy wykonywania planu „za wszelką cenę" — planu ilościowego, ze szkodą dla jakości. Wskutek tego notujemy nieproporcjonalnie duży odsiew elementu przypadkowego, tracimy bezużytecznie siły i środki.

Na skutek prób eksperymentowania i wprowadzenia różnorodnych metod i form organizacyjno-szkoleniowych praktycznie szkoleniem lotniczym jest objęta **młodzież z terenów całego kraju.**

Do niedawna jeszcze szkolenie podstawowe odbywało się w szkołach prawie w ciągu całego roku. Ta niewłaściwa praktyka powodowała w konsekwencji, że w okresie pozawakacyjnym szkolono często element słaby, nie uczący się, a często i nie pracujący. W wyniku stosowania nieprawidłowych form organizacyjno - szkoleniowych notowano znaczne odsiewy.

Obecna struktura organizacyjno-szkoleniowa zdecydowanie wyszła naprzeciw wartościowej młodzieży. Szkolenie systemem skoszarowanym odbywa się w szkołach i aeroklubach **tylko** w okresie wakacji. Tym samym zakres ilościowego szkolenia bardzo poważnie został rozszerzony. Dalszym udogodnieniem dla młodzieży jest szkolenie systemem dochodzącym w okresie pozawakacyjnym. W stadium eksperymentu znajduje się nowa metoda szkolenia systemem dojazdowo-dolotowym.

W zakresie doboru kandydatów na szkolenie i w procesie samego szkolenia **pomiędzy aeroklubem i szkołą** powinna być zadzierzgnięta stała, systematyczna i owocna współpraca i współdziałanie.

Każdy kandydat do lotnictwa, tak samo i szkolony w aeroklubie, musi się dobrze uczyć w szkole. **Kto chce latać — musi się dobrze uczyć.** To jest warunek, od którego nie wolno robić żadnych odstępstw.

Pomiędzy instruktorem i nauczycielem musi istnieć stała więź. Oprócz więzi z wychowawcą klasy instruktor musi mieć pełną informację o kandydacie lub szkolącym się od nauczyciela wf. Stopień czynnego zainteresowania kulturą fizyczną ma ważne znaczenie. Każdy kandydat lub szkolący się powinien systematycznie dbać o prawidłowy rozwój fizyczny. To jest właśnie jeden z ważnych elementów aktywnego współdziałania w prawidłowym wychowywaniu młodzieży.

Zasady powyższe w równej mierze dotyczą pilotów jak i skoczków pracujących zawodowo. **Kto chce latać — musi dobrze pracować.** W naszych aeroklubach nie może korzystać z bezpłatnego latania ten, kto w swoim miejscu pracy pracuje słabo.

Dla każdego kandydata najważniejszy jest **pierwszy krok,** pierwsze zetknięcie się z aeroklubem, ze szkoleniem. Od tego zależy — nieraz w decydującej mierze — jego trwałe związanie się z nami. Dlatego też musi on spotkać się z dobrze, sprawnie i operatywnie działającą **organizacją** z **kulturą** oso-

CIĄG DALSZY NA STR. II

Przed hangarem na lotnisku Centrum Szybowcowego w Lesznie. Foto: T. Malinowski (2)

CIĄG DALSZY ZE STR. 1

bistą ludzi, kulturą pomieszczeń i otoczenia, **atmosferą** pracy, zapału, życzliwości i koleżeńskości. Młodzieży imponuje zawsze doskonała organizacja. Sprawnie działająca organizacja budzi szacunek i autorytet.

Jeszcze tu i ówdzie w aeroklubach słyszy się, że specyfika lotniczej pracy nie pozwala na wprowadzenie wypróbowanych w innych warunkach zasad pracy, na planowanie pracy. Takie teorie prowadzą nieuchronnie do rozluźnienia dyscypliny, do nieszanowania czasu pracy swojej i innych. W obecnych warunkach, kiedy poziom sportów lotniczych na świecie wyraźnie się podniósł i będzie nieustannie zwyżkował, nie tylko szkolenie i trening lecz również średni i wysoki wyczyn muszą być starannie zorganizowane.

Znając kierunkowo nasze zamierzenia na przyszłość oraz bieżące zadania na rok, aeroklubu i szkoły muszą mieć opracowany plan działalności: roczny, kwartalny, miesięczny, tygodniowy i dzienny. Plan działalności musi być zsynchronizowany z terminami prac wszystkich sekcji. Plan ten musi być omówiony we wszystkich sekcjach, zrozumiany, przyjęty i obowiązujący wszystkich.

Z dotychczasowej praktyki można przyjąć ramowe zasady: rano i wieczorem pracują sekcje spadochronowe, od powstawania termiki do jej zanikania — sekcje szybowcowe, po południu — sekcje samolotowe. Dla sekcji modelarskiej, pracującej rzadziej na lotnisku, można i należy zaplanować określone godziny pracy; sekcje balonowe nie blokują lotnisk.

W zależności od liczebności i stopnia zaawansowania członków sekcji należy utworzyć grupy z określeniem dni i godzin wykonywania lotów i skoków. Nie ma takiej dyscypliny sportowej, gdzie członkowie mogą szkolić się i prowadzić trening w dowolnym, każdorazowo indywidualnie określanym przez siebie czasie. Natomiast w określonych dniach i godzinach — bez względu na ilość przybyłych — szkolenie i trening muszą być zabezpieczone i prowadzone. Zaplanowane odstępstwo od tej zasady może istnieć tylko w szybownictwie, gdzie w dniach niezaplanowanych do normalnego szkolenia i treningu powinno być zorganizowane **szybowcowe pogotowie wyczynowe.** Chodzi o loty wyczynowe dla zaawansowanej, niewielkiej grupy szybowników i tylko przy odpowiednio dobrych warunkach atmosferycznych.

Zaplanowany system szkolenia i treningu wymaga od wszystkich w jednakowym stopniu, od przełożonych i członków, dyscypliny i poszanowania czasu pracy.

Dyscyplina i poszanowanie czasu pracy jest podstawową zasadą dobrej organizacji pracy.

W niektórych aeroklubach i szkołach zdarza się jeszcze, że zarówno pracownicy jak i uczniowie lub piloci otrzymują polecenia wykonawcze — często różne — od kilku osób. Taka praktyka wpływa ujemnie na właściwą organizację pracy. Należy surowo przestrzegać zasady **jedności dyspozycji.** Zarówno pracownik jak i pilot może podlegać tylko jednemu przełożonemu i tylko od niego powinien otrzymywać polecenia wykonawcze. Władza na lotnisku należy do jednego wiceprezesa, który sprawuje swoje funkcje poprzez bezpośrednio podległych mu szefów. Władza na polu wzlotów leży w ręku tylko jednego kierownika lotów i on jest tu osobą decydującą.

Stałość i współdziałanie całego zespołu jest dalszą podstawową zasadą dobrej organizacji pracy. Aeroklubu i szkoły powinny dążyć do zapewnienia stabilizacji pracy zespołu zawodowego. Ciągłe zmiany w zespole wpływają ujemnie na tok i wykonawstwo pracy. Ważnym elementem właściwej pracy jest rozsądne współdziałanie pomiędzy Zarządem aeroklubu i kierowniczym aparatem zawodowym. Zawodowy zespół kierowniczy stanowią: wiceprezes, szef wyszkolenia, szef techniczny, szef propagandy i w miarę potrzeby główny księgowy. Właściwa i operatywna praca tego zespołu stwarza warunki do harmonijnego współdziałania wszystkich służb.

Współdziałanie i współpraca pomiędzy aeroklubami i szkołami, łączenie wysiłków dla wspólnego celu, jest dalszym ważnym elementem dobrej organizacji pracy. Wspólne organizowanie imprez i zawodów międzyklubowych, pomoc w ściąganiu szybowców z przelotów, wypożyczanie sprzętu, należyta obsługa obcego sprzętu i koleżeńska opieka nad członkami innych aeroklubów — oto niektóre formy współdziałania i współpracy.

Poziom organizacji pracy i szkolenia uzależniony jest w decydującej mierze od poziomu i umiejętności zespołów kierowniczych aeroklubów i szkół oraz zawodowej kadry instruktorskiej. Dzięki prowadzonej od kilku lat pracy na tym odcinku poziom zawodowej kadry instruktorskiej nieustannie wzrasta. Znaczna ilość kadry uczy się lub zdobyła już średnie wykształcenie, wzrósł poważnie nalot osobisty i doświadczenie; kadra instruktorska nieustannie podwyższa posiadane klasy instruktorskie oraz stopniowo uzyskuje różnorodne uprawnienia.

W warunkach pracy aeroklubowej, przy stosunkowo niewielkiej ilości kadry zawodowej, instruktorzy muszą posiadać najwyższe uprawnienia instruktorskie w wybranej przez siebie specjalności, jak również w dalszym ciągu zdobywać pozostałe uprawnienia dla niesienia pomocy innym sekcjom.

Nieustanny rozwój nauki i techniki lotniczej, stopniowe wprowadzanie coraz bardziej skomplikowanego sprzętu, wzrost wymagań intelektualnych oraz wymagań w zakresie organizacji pracy powoduje konieczność ciągłego dokształcania zawodowego i lotniczego **całego** personelu oraz pilotów i skoczków.

W pracy szkoleniowo-sportowej można w wielu aeroklubach zaobserwować występowanie kilku charakterystycznych błędów. Zainteresowania młodzieży sportami lotniczymi są i będą różne. Mimo wielkiej siły atrakcyjnej szybownictwa i napływu największej ilości kandydatów do tego pięknego sportu — co jest zjawiskiem zdrowym i popieranym — młodzież garnie się również do spadochroniarstwa, do szkolenia samolotowego i balonowego. Jednym z podstawowych błędów niektórych aeroklubów jest skoncentrowanie całej uwagi na pracy, w skrajnym wypadku, tylko jednej sekcji.

Troska o **prawidłowy rozwój każdej sekcji:** szybowcowej, samolotowej, spadochronowej, balonowej, modelarskiej i tworzącej się już przy niektórych aeroklubach sekcji rakietowej jest podstawowym zadaniem aeroklubów.

Dalszym niedociągnięciem w pracy niektórych aeroklubów jest zatracenie właściwych proporcji między szkoleniem podstawowym, a średnim i dużym wyczynem. W skrajnych przypadkach odzwierciedla się to w tym, że albo kładzie się szczególny nacisk na szkolenie podstawowe nie zwracając koniecznej uwagi na średni i duży wyczyn albo wyczyn stawia się ponad wszystko. Taka „polityka" ma krótkie nogi.

Musimy pamiętać, że **szkolenie podstawowe** — to wykonywanie naszych po-

DOKOŃCZENIE NA STR. IV

LOT POŁUDNIOWO ZACHODNIEJ POLSKI PO RAZ 13-ty

KRAKOWSKA impreza samolotowa, która swą atrakcyjnością i wysokim poziomem wyczynowym zdobyła już na stałe miejsce w kalendarzu centralnych imprez sportowych Aeroklubu PRL, otwiera tegoroczny cykl zawodów lotniczych. Jej organizator — Zarząd Aeroklubu Krakowskiego — przeprowadza mianowicie XIII Lot Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki w dniach od 15 do 21 maja br.

Regulamin zawodów, rozesłany do wszystkich aeroklubów regionalnych, został opracowany z dużymi ambicjami sportowymi, w efekcie czego uczestnicy Lotu rozgrywając jego poszczególne konkurencje nie będą mieli czasu na... nudzenie się w powietrzu. Zadania regulaminowe, w przeważającej mierze nawigacyjne, mają dość znaczny stopień trudności i ich bezbłędne wykonanie dawać będzie zawodnikowi oprócz pewnej sumy punktów na pewno sporo satysfakcji sportowej.

Konkurencji w sumie jest pięć. Pierwsza to zlot na punktualność, urozmaicony jednak paroma zadaniami.

Druga konkurencja to przelot po trasie łamanej, obejmujący między innymi punktualność przelotu nad poszczególnymi punktami zwrotnymi, które podane zostaną dopiero przed startem (w zadaniu lotu), a także odnajdywanie nieujawnionych punktów na trasie łuku i zrzucanie meldunków na celność w określonych miejscach trasy.

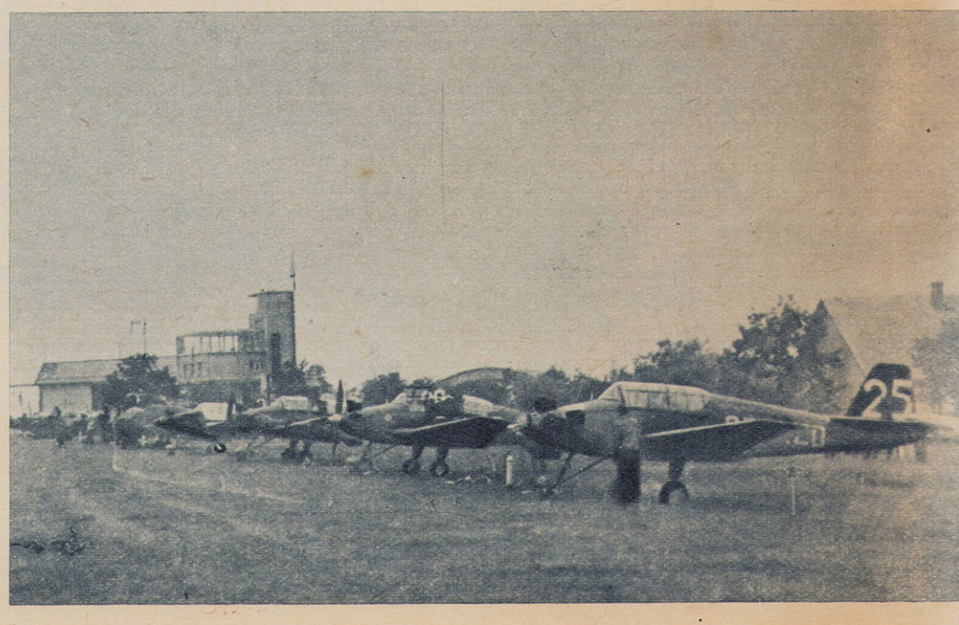
Trzecią konkurencją jest lot na przeszukiwanie terenu. Oprócz zadania wynikającego z nazwy tej konkurencji, do której bliższe określenia zawodnik otrzyma też dopiero przed startem, będzie on musiał jeszcze wykonać przed lotem szczegółowe obliczenie nawigacyjne. Dokładność tego obliczenia, a następnie dotrzymanie w locie wynikających z niego czasów podlegać będzie także punktowaniu.

Przelot nocny — to konkurencja D, czyli czwarta. Jej istotą jest dokładność czasowa przelotu po wyznaczonej trasie wykonywanego w nocy, z obowiązkiem rozpoznania i zanotowania znaków świetlnych wyłożonych na punktach zwrotnych.

Ostatnia konkurencja to przelot ślepy (pod kołpakiem) po trasie łamanej, w którym zawodnikowi towarzyszy w kabinie samolotu komisarz sportowy, sędziujący próbę. Konkurencja ta oceniana jest i punktowana według czasów dojścia do pierwszego punktu zwrotnego i do końcowego punktu trasy, licząc od momentu odsłonięcia tablicy zawodnika.

O ile konkurencje od II do V, czyli B, C, D i E pomimo pewnych nowości i urozmaiceń są w zasadzie podobne do rozgrywanych w dotychczasowych zawodach krakowskich, to konkurencja I — zlot — potraktowana została zupełnie odmiennie niż dotąd. Zlot na punktualność w dotychczasowym ujęciu był próbą stosunkowo łatwą i niezbyt ciekawą. Nie

Przed startem do lotu okrężnego. Foto: T. Malinowski



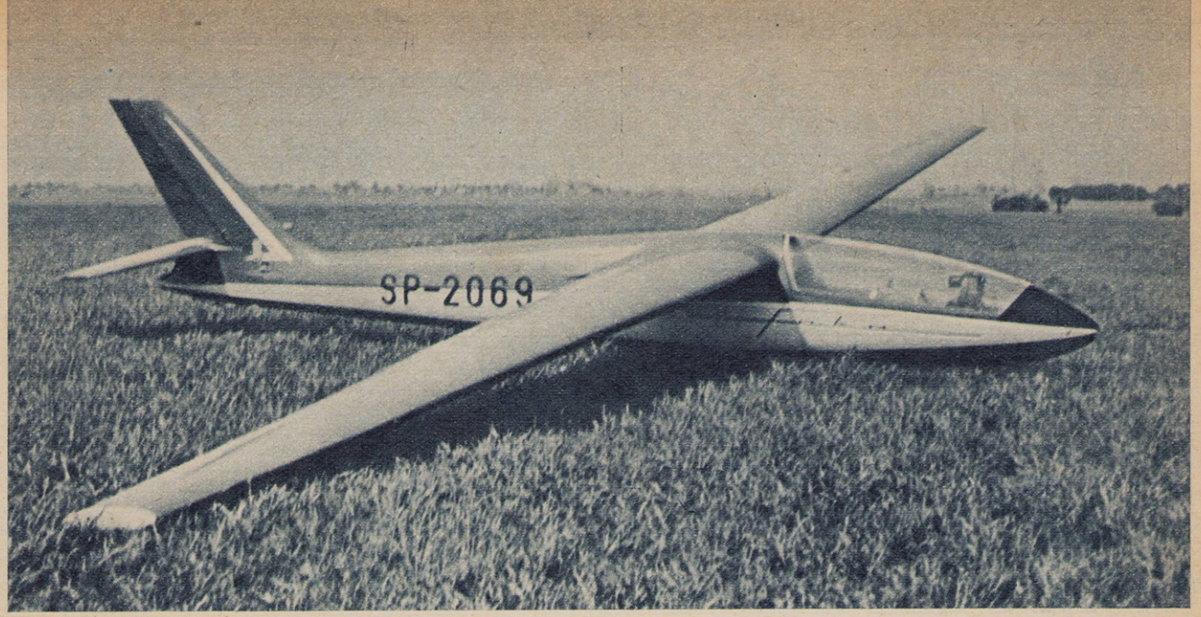
można tego powiedzieć o zlocie, który w dniu 15 maja rozpocznie krakowskie zawody. Organizatorzy władowali w tę konkurencję szereg dodatkowych zadań nawigacyjnych, które czynią próbę jedną z trudniejszych i bardziej urozmaiconych w całych zawodach. W ogólnym zarysie będzie ona wyglądać następująco:

W określonej miejscowości, nazwijmy ją M, która będzie końcowym punktem trasy z lotniska macierzystego zawodnika, a jednocześnie początkowym punktem tej konkurencji, zawodnik musi zameldować się zrzutem meldunku nie wcześniej jak o wyznaczonej godzinie. (Później wolno, a za wcześniejszy przylot punkty ujemne). W punkcie tym na ziemi wyłożone będą dwie liczby, z których pierwsza oznaczać będzie kierunek w stopniach, a druga odległość w kilometrach. Lecąc w/g tych danych zawodnik powinien trafić do miejsca, w którym znajdować się będzie samochód pomalowany na kolor żółty i niebieski. Rozpoznany w ten sposób punkt będzie dlań środkiem obszaru o określonym promieniu, w którym ukryty będzie samolot CSS-13. Trzeba będzie teraz znaleźć ten samolot w terenie, określić dokładnie jego położenie w kilometrach i stopniach w stosunku do miejsca postoju niebiesko-żółtego samochodu, wrócić nad ten samochód i zrzucić tam meldunek z danymi położeniami znalezionego samolotu.

Moment zrzucenia meldunku przy samochodzie liczy się jako rozpoczęcie dolotu do mety konkurencji zlotu na punktualność, wyłożonej na lotnisku Pobiednik. Nad tą metą trzeba oczywiście przelecieć jak najbardziej punktualnie w stosunku do wyznaczonego każdej załodze czasu, ale towarzyszy temu zadaniu nowe utrudnienie. Na trasie dolotu będą mianowicie dwie nieujawnione bazy pomiaru prędkości lotu zawodnika, obsługiwane przez sędziów i za różnice w czasach przelotu obu baz będą liczone punkty ujemne. Można więc lecieć do mety dowolnie szybko, aby tylko z ustaloną, czyli niezmienioną na dolocie prędkością. Przy takim uwarunkowaniu uzyskanie punktualności przelotu nad taśmą mety jest sprawą naprawdę niełatwą i wymaga przeprowadzenia rozliczenia czasu jeszcze przed zrzutem meldunku przy samochodzie... No, ale to już jest snucie rozważań na temat właściwej taktyki wykonania tej konkurencji, a to nie jest zadaniem tego omówienia.

Pozostawiamy rzecz samym zawodnikom, życząc im oczywiście powodzenia w całym interesującym Trzynastym Locie!

ter.



Wysokowyczynowy szybowiec klasy standard „Foka". **Foto: St. Jaśko**

PERSPEKTYWY SZYBOWCÓW KLASY STANDARD

Inż. BORYS CIJAN

Autor artykułu, konstruktor znanych szybowców jugosłowiańskich takich jak „Orao" i „Meteor" jest członkiem władz OSTIV-u. W artykule tym nie tylko omawia problemy klasy standard, lecz rozważa ewentualność utworzenia jednej klasy na mistrzostwach świata. Artykuł poniższy tłumaczyła mgr inż. Wiesława Łanecka.

Rozwój szybowców klasy standard postępował szybko naprzód i można śmiało powiedzieć, że w chwili obecnej odgrywają one dominującą rolę wśród ogółu pozostałych.

Przykładem tego mogą być mistrzostwa świata w Lesznie i Butzweiler. W Lesznie spośród wszystkich 61 szybowców, 39% było klasy standard, a w Butzweiler z 55 aż 63% stanowiła klasa standard. W Lesznie startowało 11 różnych typów szybowców klasy standard, a w Butzweiler 12, z czego 5 zupełnie nowych, dotychczas nie widzianych.

W nowych typach konstruktorzy największy nacisk kładą na zmniejszenie do minimum przekroju poprzecznego kadłuba: przykładem może być tutaj polska „Foka". Zastosowane w niej nietypowe rozwiązania kadłuba (mały przekrój poprzeczny), a w związku z tym i kabiny pilota, która jest niska i wąska mogą być określone jako super — rozwiązanie lub specjalne.

W projekcie przepisów FAI dla szybowców klasy standard nie podaje się dokładnego określenia wymiarów przekroju kadłuba czy kabiny i dlatego wszystkie te nietypowe rozwiązania konstrukcji są absolutnie w zgodzie z istniejącymi wymaganiami. Oto co mówią przepisy budowy na ten temat: **„projekt i konstrukcja powinna być tania, bezpieczna, łatwa w montażu i naprawie oraz wykazywać postęp szybownictwa na świecie".** — już w takim określeniu kryje się niekonsekwencja z technicznego punktu widzenia.

Powstaje pytanie: jak daleko można zajść i co można uzyskać podwyższając ciągle osiągi i produkując szybowce tylko na mistrzostwa świata? Odpowiedzią na to może być polska „Foka", która zjawiła się w Butzweiler i jest szczytem osiągnięć w dzisiejszej dobie, a która w języku dziennikarzy zyskała określenie „Super-Orchidei".

Te wszystkie pozytywne osiągnięcia można oczywiście dalej wykorzystywać w konstrukcjach szybowców klasy standard, lecz czy nie lepiej stworzyć ideę szybowca jednego typu i robić jakieś „Super Orchidee FAI" zamiast „Super Orchidei" w klasie standard?

Dodatnią stroną tych wszystkich „Superszybowców" jest to, że niewątpliwie znajdą one swoje odbicie przy konstruowaniu prostszych typów.

Czy można rozgraniczyć takie „superszybowce" od normalnych szybowców w klasie standard. Oczywiście, bardziej precyzyjne sformułowanie przepisów FAI/OSTIV rozwiązały tę kwestię, lecz od razu nasuwa się drugie pytanie — czy powinno się nakładać natychmiast ograniczenia na przekrój poprzeczny kadłuba zamiast istniejących zaleceń?

Jeżeli klasa otwarta daje nieograniczone możliwości rozwoju technicznego szybowców, to dlaczego nie dać takiej samej szansy klasie standard. I dlatego nie powinno się od zaraz modyfikować istniejących przepisów w celu rozgraniczenia tych „super" i normalnych szybowców. Obecnie w wielu krajach istnieją bardzo dobre szybowce, które są całkowicie zgodne z ideą klasy standard.

Takie konstrukcje jak: „Ka-6", „Standard-Austria", która uzyskała nagrodę za konstrukcję, „Breguet-905", „Fouvette", „Zugvogel IV", „Skylark-2", „Pik-3C", włoski „M-100s" i „E/C-39", „Mucha Standard" amerykański „SGS 1-23" i wiele innych szybowców o 15-to metrowej rozpiętości charakteryzują się dobrymi osiągami i własnościami zarówno do lotów treningowych jak i wyczynowych. Jeżeli zauważymy, że można jeszcze wiele w tej dziedzinie osiągnąć i wprowadzić szereg udoskonaleń, to właśnie to było celem CVSM (komisji do lotów bezsilnikowych) i OSTIV-u. Postęp techniczny musi zachęcać innych i właśnie te „Super Orchidee" niewątpliwie wpłyną korzystnie na dalszy rozwój konstrukcji.

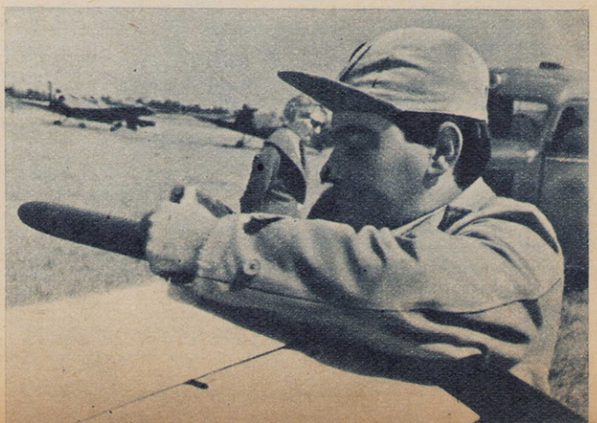
W czasie konferencji OSTIV-u w Kolonii Aeroklub PRL wysunął propozycję wprowadzenia monotypu szybowca na mistrzostwa świata po to, aby każdy pilot dysponował takim samym sprzętem i wyposażeniem technicznym i żeby można było ocenić czysto sportowe osiągnięcia. Ta dobrze wszystkim znana idea olimpijska spotkała się z przychylnym przyjęcie ogółu i będzie tematem obrad w najbliższym czasie.

Wprowadzenie monotypu szybowca oznacza bezwłoczny koniec klasy otwartej o czym świadczyć mogą już następujące fakty jakie miały miejsce w czasie ostatnich mistrzostw świata: dwa typowe szybowce klasy standard — „Ka-6", jeden pilotowany przez Jensena (Dania), drugi przez Tandefelta (Finlandia) startowało w klasie otwartej i Jensen uzyskał 7-me miejsce. Ten fakt wskazuje na to, że klasa otwarta z czysto sportowego punktu widzenia straciła swoje znaczenie.

Weźmy inny rażący przykład: gdyby Witek na „Foce" startował w klasie otwartej, czemu nikt formalnie nie mógłby się sprzeciwić, byłby absolutnym mistrzem świata (Hossinger uzyskał 5102,9

DOKOŃCZENIE NA STR. IV

Inż. Zbigniew Kirakowski przy czujniku termicznego wskaźnika prądów wstępujących. **Foto: T. Malinowski**



punktów, a Witek 5201,9 punktów, mimo, że startowali w różnych kategoriach). Stąd wniosek, że „Fcka", która całkowicie mieściła się w wymaganiach dla klasy standard wcale nie ustępowała szybowcom klasy otwartej, a nawet była lepsza.

W „Sailplane and Gliding" (kwiecień 1960 r) amerykański szybownik Schreder proponował, aby wprowadzić jednolitą punktację dla wszystkich szybowców i ustanowić tylko jednego mistrza świata (niezależnie od klasy szybowca na jakim lata), który uzyska maksymalną liczbę punków. Sugestia taka jest słuszna zarówno z technicznego jak i sportowego punktu widzenia.

Jeżeli powyższa sprawa zostanie pozytywnie załatwiona będzie to niewątpliwie duży krok naprzód na drodze do wprowadzenia konstrukcji jednej klasy — monotypu.

Zebranie wypowiedzi na ten temat osób zainteresowanych będzie bardzo cennym materiałem przy wyborze warunków jakim winna odpowiadać taka jednolita konstrukcja.

Rozważania te nasuwają pytanie: kiedy należy oczekiwać decyzji w sprawie monotypu konstrukcji? Wiadomo, że na optymalną konstrukcję składają się zarówno postęp techniczny jak i czynniki meteorologiczne. Ponadto trzeba zdać sobie sprawę, że dane optimum konstrukcji jest związane z pewnym skończonym okresem czasu: Jeśli np. w 1938 r. „DFS-Meise" (Olimpia) o 15-metrowej rozpiętości miała doskonałość 25, to dzisiejsze szybowce o tej samej rozpiętości mają doskonałość rzędu: 35. W 1957 r. pewna grupa ludzi publicznie sugerowała, że za wcześnie jest na prowadzenie mistrzostw świata w 1958 r w klasie standard, lecz okazało się, że właśnie w 1958 r zjawiły się na starcie zupełnie nowe konstrukcje szybowców klasy standard i co więcej, udowodniły, że są godnymi rywalami.

W 1962 r udział procentowy szybowców klasy standard będzie przynajmniej taki sam jak w Kolonii. Ponadto pamiętać musimy o tym, że konstruktorzy istniejących udanych szybowców klasy standard wprowadzą jeszcze wiele udoskonaleń i poprawią ich osiągi kosztem niewielkiego wysiłku i kosztów. Rozwój będzie ciągle postępował naprzód, będą budowane nowe prototypy i to w rezultacie przyczyni się do optymalnego rozwiązania konstrukcji i większych możliwości wyboru szybowca — monotypu.

W tej chwili za wcześnie jest na zatrzymanie postępu i rozwoju konstrukcji zanim nie zdecydujemy się na wybór jednolitego typu. Do tego potrzeba jeszcze dużo czasu, dużo przygotowań i dużo ciężkiej pracy. Jest rzeczą mało prawdopodobną, aby przed 1968 r udało się skonstruować udany szybowiec — monotyp.

Byłoby pożądane, aby CVSM i OSTIV stworzyły stały komitet, który zająłby się tym problemem.

Tylko jak najszersza współpraca najlepszych fachowców z różnych krajów na płaszczyźnie interesów CVSM i OSTIV da pomyślne rozwiązanie tego zagadnienia i wszystkich jego aspektów ubocznych. Wtedy tylko można będzie stworzyć optymalne warunki dla szybownictwa na całym świecie, lecz wymaga to jednocześnie włożenia dużej ilości uczciwej pracy, trzeźwości myśli, starannej analizy i zebrania jak najszerszych poglądów i idei. Nową koncepcję będzie można wówczas wprowadzić administracyjnie do użytku, gdy będzie ona opracowana dokładnie na dwóch frontach: naukowym i sportowym.

POSIEDZENIE KOMISJI SPADOCHRONOWEJ APRL

PODCZAS dwudniowych obrad Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL, które odbyły się w Warszawie 23 i 24 marca br. omówiono najistotniejsze problemy sportu spadochronowego.

W pierwszej kolejności zaaprobowano podział pracy Komisji przez utworzenie z jej składu osobowego trzech grup umownie zwanych sekcjami. W ten sposób w razie potrzeby określona grupa członków Komisji Spadochronowej reprezentować będzie sekcję sportową, sekcję techniczną i sekcję organizacyjną. Do sekcji sportowej wybrano: Jana Cierniaka, Zdzisława Chylińskiego, Tadeusza Litwińskiego, Witolda Tracza i Ireneusza Zapaśnika. Sekcję techniczną utworzyli Roman Lewandowski, inż. Paweł Lipowczan, Czesław Nowacki, inż. Stanisław Mosica i inż. Hugo Wandel. Sprawami sekcji organizacyjnej będą się zajmowali Anna Franke i Adam Iwiński. Począwszy od godziny 15 do 20 członkowie wszystkich trzech sekcji pracowali nad przygotowaniem najważniejszych postulatów na drugi dzień obrad.

Rano 24 marca Komisja Spadochronowa zebrała się w pełnym składzie aby wysłuchać propozycji i wniosków poszczególnych sekcji. Pierwsza referowała sprawy aktualne sekcja sportowa. Przede wszystkim zapoznała ona zebranych z propozycjami regulaminu VII Spadochronowych Mistrzostw Polski. Jak wiadomo, mistrzostwa te rozpoczną się 17 września br. w Rzeszowie. W tym przypadku przewiduje się między innymi rozegranie skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu i na celność lądowania oraz skoków związanych z akrobacją spadochronową. Te ostatnie pozwolą wyłonić mistrzynię i mistrza Polski w akrobacji spadochronowej. Ponadto sekcja podzieliła się uwagami odnośnie powołania Rady Trenerów i prowadzenia treningu Kadry Narodowej.

Nie mniej interesujące wnioski przedstawiła sekcja techniczna. Zapoznała obecnych z założeniami, jakim powinien odpowiadać nowy polski spadochron wyczynowy, taki spadochron, który budowany z myślą o mistrzostwach świata mógłby jednocześnie być używany przez sekcje spadochronowe w aeroklubach regionalnych. Mniej więcej tym założeniom – z punktu widzenia sportowego – odpowiadają dwa nowe spadochrony wielosztelinowe konstrukcji Romana Lewandowskiego i Zdzisława Szwedziuka. Zalety tak jednego jak i drugiego spadochronu przedstawione zostały zebranym, którzy nie tylko uważnie słuchali, ale także zadawali pytania i wysuwali propozycje zmierzające do polepszenia ich własności tak technicznych jak i sportowych. Z opisem tych spadochronów należy jednak zaczekać do zakończenia prób prowadzonych przez skoczków doświadczalnych. Pierwsze skoki z tymi spadochronami wypadły zadowalająco, tak iż można się spodziewać, iż w niedługim czasie nasi najlepsi skoczkowie z tymi właśnie spadochronami przystąpią do intensywnego treningu, do czekających ich zawodów międzynarodowych.

Sekcja techniczna zreferowała także swoje propozycje odnośnie ekwipunku, który należy przygotować dla naszej ekipy udającej się na mistrzostwa świata w 1962 roku.

Podobnie ważne zagadnienia przedstawiła sekcja organizacyjna. W tym przypadku zapoznano zebranych z poglądem, iż sprawy spadochroniarstwa w aeroklubach regionalnych i ich perspektywy rozwoju, należy omówić w obszernym referacie na jednym z najbliższych posiedzeń komisji.

Z pierwszoplanowych pomocy naukowych dla instruktorów uznano za najbardziej pilne modele redukcyjne samolotów i skoczków. Chodzi tutaj o opracowanie, wykonanie i przekazanie sekcjom spadochronowym w aeroklubach modeli używanych u nas samolotów do skoków oraz modeli skoczków, aby w oparciu o model: samolot-skoczek, instruktor mógł wyjaśnić w czasie zajęć poszczególne fazy skoku. Ponadto za pilne uznano: opracowanie i rozesłanie do aeroklubów regionalnych szczegółowych materiałów dotyczących szkolenia w skokach na celność lądowania dla spadochronów używanych w klubach oraz opracowanie materiałów do szkolenia skoczków w akrobacji spadochronowej.

W dziedzinie filmów instruktażowych zalecono jak najszybsze przystąpienie do realizacji trzech następujących tematów: przygotowanie naziemne skoczka spadochronowego; układanie i używanie spadochronu; akrobacja spadochronowa. Ponadto zwrócono uwagę iż pilnego załatwienia wymagają takie zagadnienia jak zmiana dotychczas używanych noży spadochronowych, opracowanie i wydanie drukiem Instrukcji Spadochronowej jak również opracowanie aktualizacji i uzupełnień programu szkolenia spadochronowego.

Z kolei zebrani zapoznali się z działalnością i pracami wydziału spadochronowego Aeroklubu PRL. Głos w dyskusji zabrał również przybyły na obrady Komisji Spadochronowej Szef Wyszkolenia Aeroklubu PRL mjr. pil. Jerzy Świątek. Posiedzenie zakończono o godzinie szesnastej.

(m)

Skoczkowie na starcie. Foto: T. Malinowski

DOKOŃCZENIE ZE STR. II

CORAZ LEPIEJ I SPRAWNIEJ

ważnych zadań planowych i odmładzanie szeregów organizacji; **mały i średni wyczyn** — to rozbudzanie ducha sportowego, odkrywanie talentów lotniczych, uatrakcyjnianie latania; **wysoki wyczyn** — to magnes przyciągający młodzież do lotnictwa, kontynuowanie chlubnych tradycji, to bilet wizytowy w społeczeństwie, znaczenie i reklama lotnictwa polskiego na arenie międzynarodowej.

Harmonijny rozwój szkolenia podstawowego, średniego i dużego wyczynu jest podstawowym zadaniem aeroklubów. Musimy maszerować na dwóch nogach, gdyż inaczej praca nasza będzie kulała.

Dalszym niedociągnięciem jest zasklepienie się w pracy szkoleniowo-treningowej i nie odczuwanie konieczności uatrakcyjniania latania.

Wiadomo, że dla przeprowadzenia wewnątrzklubowych i międzyklubowych zawodów potrzeba pewnej pracy organizatorskiej aktywu społecznego i aparatu zawodowego, **potrzeba organizatorów.** Zawody tego typu są palącą potrzebą. Małe zawody — to jedna z wielu form uatrakcyjniania latania, współzawodnictwa sportowego, propaganda lotnictwa sportowego. Dalszą formą uatrakcyjniania latania jest **turystyka** szybowcowa i samolotowa. Piloci, którzy wyróżniają się w społecznej pracy aeroklubu, powinni mieć daną przez aeroklub regionalny możliwość dokonywania pewnej ilości lotów turystycznych. Musimy pamiętać, że jeżeli będziemy się zasklepiać wokół własnego podwórka, to wyprze nas w tym samochód i motocykl.

W ramach obowiązujących przepisów i rozsądku palącą potrzebą jest szukanie i realizowanie wszelkich form dążących do **uatrakcyjnienia latania.**

Obserwujemy ciągły proces rozwojowy naszej organizacji. Nastąpił wyraźny wzrost majątku, nasze lotniska są coraz lepiej zagospodarowane, mamy więcej sprzętu, lepszą kadrę instruktorską, lepiej wyszkolonych pilotów i skoczków. Przed nami są coraz jaśniejsze, bliskie perspektywy na nowoczesny sprzęt szybowcowy, spadochronowy i samolotowy.

Zakres i możliwości latania są coraz większe. Wprowadzenie ochotniczego szkolenia w ramach LPW **podwoiło** ilość miejsc w ośrodkach skoszarowanych umożliwiających zdobycie II klasy. Szczególnie możliwości otworzyły się przed młodzieżą szkolną zamieszkałą z dala od aeroklubów i mającą dotychczas trudności z zdobyciu srebrnej odznaki szybowcowej. Mamy nadzieję, że rok bieżący będzie dalszym, olbrzymim krokiem w rozwoju lotnictwa sportowego. Musimy wspólnie lepiej i sprawniej **organizować** naszą pracę szkoleniowo-sportową, by tworzyć duże latanie, by coraz lepiej i sprawniej rozwiązywać nasze zadania na dziś, jutro i pojutrze.

SPROSTOWANIE

W ostatnim numerze „Przeglądu Lotnictwa Sportowego" (nr 25) z ubiegłego miesiąca na str. III w artykule pt. „Wykorzystanie sprzętu latającego w jednostkach terenowych APRL" podczas łamania numeru przestawiono dwa wiersze ze szpalty 3 do szpalty 4. Prawidłowo zdanie to powinno brzmieć: „Nie znaczy to jednak, ażeby w uzasadnionych przypadkach, jak np. do holu „Jastrzębi", nie używać samolotu „Junak-2" w ramach przydzielonych resursów". Za błąd powstały z winy redakcji technicznej przepraszamy Autora i naszych Czytelników.

Wkładka do tygodnika „SKRZYDLATA POLSKA" Nr 17 (511) Redaguje Zespół